

## Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an das Europäische Parlament, den Rat, den Wirtschafts- und Sozialausschuß und den Ausschuß der Regionen zur Arbeitszeitgestaltung in den Sektoren und Tätigkeitsbereichen, die von der Richtlinie 93/104/EG vom 23. November 1993 ausgeschlossen sind

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 93/104/EG vom 23. November 1993 über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung in den Sektoren und Tätigkeitsbereichen, die von dieser Richtlinie ausgeschlossen sind

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Arbeitszeit des fahrenden Personals und der selbständigen Kraftfahrer im Straßenverkehr

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zu der vom Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (European Community Shipowners' Association ECSA) und dem Verband der Verkehrsgewerkschaften in der Europäischen Union (Federation of Transport Workers' Unions in the European Union FST) getroffenen Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Durchsetzung der Arbeitszeitregelung von Seeleuten an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen

Empfehlung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften zur Ratifizierung des Übereinkommens 180 der IAO über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe und zur Ratifizierung des Protokolls von 1996 zu dem Übereinkommen über die Handelsschiffahrt (Mindestnormen), 1976

KOM(98) 662 endg.; Ratsdok. 13526/98

Übermittelt vom Bundesministerium für Wirtschaft am 7. Januar 1999 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 25. November 1998 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Die Vorlage wird voraussichtlich von der Gruppe "Sozialfragen" beraten.

Hinweis: vgl. Drucksache 138/88 = AE-Nr. 880537 und  
Drucksache 713/90 = AE-Nr. 902150.

## ZIEL DER VORLIEGENDEN MITTEILUNG

1. In der vorliegenden Mitteilung werden die Pläne der Kommission zum Schutz der derzeit nicht unter die Arbeitszeitrichtlinie (93/104/EG) fallenden Arbeitnehmer vor einer Beeinträchtigung ihrer Gesundheit und ihrer Sicherheit infolge übermäßiger langer Arbeitszeiten, unzureichender Ruhepausen oder einer unausgewogenen Arbeitsorganisation dargelegt. Die Kommission vertritt seit der Annahme dieser Richtlinie die Auffassung, daß die Arbeitnehmer in den entsprechenden Sektoren im Rahmen der Arbeitszeitgestaltung in den Genuß von Mindeststandards kommen sollten, um ihre eigene Gesundheit und Sicherheit wie auch die Sicherheit Dritter zu schützen. Beispielsweise wurde wiederholt an die Gefahren erinnert, die sich aufgrund des Fehlens einer Arbeitszeitregelung im Verkehrssektor weiterhin für die Gesundheit und Sicherheit wie auch für einen fairen Wettbewerb im Binnenmarkt ergeben.
2. Die Kommission schlägt die folgenden Maßnahmen vor:
  - 2.1. Ausdehnung der Arbeitszeitrichtlinie auf alle nicht-mobilen Arbeitnehmer sowie die mobilen Arbeitnehmer im Sektor Schienenverkehr und Festlegung bestimmter Vorschriften in bezug auf andere mobile Arbeitnehmer.
  - 2.2. Spezifische Maßnahmen zur Regelung der Arbeitszeit im Sektor Straßenverkehr.
  - 2.3. Spezifische Maßnahmen zur Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten.
3. Eine Tabelle mit den Vorschlägen zur Einbeziehung verschiedener Tätigkeitsbereiche liegt bei.
4. Die Vorschläge der Kommission sind als Maßnahmenpaket zu betrachten, das den Gesundheits- und Sicherheitsstandards sowie den praktischen Schwierigkeiten in den entsprechenden Sektoren Rechnung trägt, die Kohärenz mit anderen Rechtsvorschriften im Bereich der Verkehrssicherheit gewährleistet und internationale sowie Wettbewerbsfaktoren gebührend berücksichtigt. Gegebenenfalls stützen sich die Vorschläge auf Vereinbarungen der Sozialpartner. In den Bereichen, in denen keine Vereinbarungen getroffen wurden, tragen die Vorschläge den Punkten, bei denen in den Verhandlungen zwischen den Sozialpartnern eine Annäherung erzielt wurde, gebührend Rechnung.

## HINTERGRUND

5. Am 23. November 1993 erließ der Ministerrat die Richtlinie 93/104/EG über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung. Einige Sektoren und Tätigkeitsbereiche fallen nicht in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie. Dabei handelt es sich um den Luft-, Schienen-, Straßen- und Seeverkehr, die

Binnenschifffahrt, die Seefischerei, andere Tätigkeiten auf See sowie die Tätigkeiten der Ärzte in der Ausbildung.

6. Bei den Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament während der zweiten Lesung stellte die Kommission Maßnahmen im Zusammenhang mit den aus dem Anwendungsbereich der Richtlinie ausgeschlossenen Sektoren und Tätigkeitsbereichen in Aussicht. So heißt es beispielsweise in der Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament<sup>1</sup>, daß die Kommission ihre Absicht dargelegt hat, *"so bald wie möglich angemessene Initiativen für die verschiedenen vom Anwendungsbereich der Richtlinie ausgenommenen Sektoren zu ergreifen. Die Vorbereitungsarbeiten für diese Initiativen wurden im Rahmen der sektoriellen Paritätischen Ausschüsse (sofern vorhanden) für die betroffenen Sektoren eingeleitet"*.
7. Im Mittelfristigen Sozialpolitischen Aktionsprogramm 1995-1997 hält die Kommission fest, daß *"Gespräche mit den Sozialpartnern und/oder Studien darüber fortgesetzt werden, wie sich sicherstellen läßt, daß die von der Richtlinie über die Arbeitszeitgestaltung ausgenommenen Tätigkeitsbereiche angemessen erfaßt werden .... Falls erforderlich, wird die Kommission erwägen, Vorschläge zur Ergänzung der Richtlinie über die Arbeitszeitgestaltung im Zeitraum 1996-1997 vorzulegen"*.

#### KONSULTATIONSPROZESS

8. Am 15. Juli 1997 nahm die Kommission ein Weißbuch zu den Sektoren und Tätigkeitsbereichen an, die von der Arbeitszeitrichtlinie ausgeschlossen sind (KOM (97) 334). Bei Weiterleitung des Weißbuchs an die Sozialpartner wurden diese gebeten, es als erste Runde der formellen Anhörung zur Arbeitszeit in den betreffenden Sektoren und Tätigkeitsbereichen zu betrachten.
9. Das Weißbuch prüfte die Art und den Umfang der Ausschlüsse, die Größenordnung des Problems, die rechtliche und vertragliche Situation in den Mitgliedstaaten sowie die eingeleiteten Initiativen. Er lieferte eine Analyse für die einzelnen Sektoren und eine Bewertung der spezifischen Merkmale und Probleme jedes Sektors und Tätigkeitsbereichs.
10. Im Weißbuch wurden die Kriterien dargelegt, anhand derer die bevorzugten Optionen beurteilt werden sollten. Bei Maßnahmen zugunsten der Arbeitnehmer, für die die Arbeitszeitrichtlinie nicht gilt, wurden die nachstehend aufgeführten Kriterien für geeignet gehalten. Die vorgeschlagenen Maßnahmen mußten folgendes ermöglichen: Gewährleistung eines angemessenen Schutzes von Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer im Rahmen der Arbeitszeitgestaltung; Sicherstellung eines angemessenen Handlungsspielraums für die Unternehmen; Berücksichtigung möglicher Auswirkungen auf die Beschäftigung; Vermeidung einer unzumutbaren Belastung der Unternehmen,

---

<sup>1</sup> SEC(93) 1054 vom 7. Juli 1993.

insbesondere der kleinen Unternehmen, unter Berücksichtigung der besonderen Merkmale von bestimmten Sektoren, wie der Fischerei mit fanganteilmäßiger Entlohnung, sowie der Verschiedenartigkeit der Tätigkeiten in der Seefischerei; Einhaltung des Subsidiaritätsgrundsatzes; Einhaltung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes.

11. Die Kommission gelangte zu dem Schluß, daß ein pragmatischer Ansatz gewählt werden sollte. Sie schlug daher vor, auf der Grundlage der von ihr vorgezogenen Option, dem sogenannten "differenzierten Ansatz", vorzugehen. Bei dieser Option würde zwischen den Tätigkeiten unterschieden, die der Arbeitszeitrichtlinie zugeordnet werden können, und denen, die spezifische sektorale Maßnahmen erfordern. Dabei würden die Sozialpartner ermutigt, Empfehlungen und Vereinbarungen zu erarbeiten, die den Kommissionsvorschlägen zugrunde gelegt werden bzw. an deren Stelle treten könnten.
12. Sowohl das Europäische Parlament als auch der Wirtschafts- und Sozialausschuß verabschiedeten Stellungnahmen, die den Ansatz der Kommission weitgehend unterstützten.
13. Am 31. März 1998 leitete die Kommission im Anschluß an die Reaktionen auf das Weißbuch die zweite Phase des Konsultationsprozesses zum Inhalt ihres vorgesehenen Vorschlags ein. In dem entsprechenden Papier wurden die Antworten der Sozialpartner zusammengefaßt und analysiert. Die Kommission befürwortete weiterhin den "differenzierten Ansatz".
14. In dem Papier wurden die Sozialpartner aufgefordert, innerhalb von 6 Wochen:
  - eine Stellungnahme oder ggf. gemeinsame Empfehlungen zu den Zielen und zum Inhalt der vorgesehenen Vorschläge zu übermitteln;
  - oder der Kommission ggf. gemeinsam mitzuteilen, falls dies nicht bereits geschehen sei, daß sie beabsichtigten, Verhandlungen einzuleiten.

#### REAKTIONEN AUF DAS KONSULTATIONSPAPIER

15. Es gingen fünfzehn Antworten der gehörten Sozialpartner ein. Zu diesen gehörten die UNICE, alle wichtigen Arbeitgeberorganisationen der Verkehrssektoren und Europêche für die Seefischerei. Der CEEP antwortete im Namen der Arbeitgeber des öffentlichen Diensts, einschließlich des innerstädtischen Personenverkehrs. Die UEAPME äußerte sich bezüglich der KMU. Auf Gewerkschaftsseite übermittelte der EGB eine gemeinsame Antwort, die durch Schreiben von FST, Eurocadres und EMCEF ergänzt wurde.
16. In den meisten Antworten wurde die Aufnahme der nicht-mobilen Arbeitnehmer in den Anwendungsbereich der Richtlinie befürwortet.

17. Der differenzierte Ansatz fand breite Unterstützung, auch bei CEEP und EGB, während die UEAPME einen sektoralen Ansatz bevorzugte. Die UEAPME war der Ansicht, daß etwaige neue Maßnahmen den KMU keine zusätzlichen administrativen Belastungen auferlegen dürften, erkannte jedoch die Notwendigkeit der Sicherstellung eines fairen Wettbewerbs im Binnenmarkt an. Die UNICE gab weiterhin einem unverbindlichen sektoralen Ansatz den Vorzug.
18. Sowohl IRU (Arbeitgeber Straßenverkehr) als auch ECSA (Arbeitgeber Seeverkehr) verwiesen auf ihre laufenden Verhandlungen und gaben dem Wunsch Ausdruck, daß eine etwaige Vereinbarung bei ihrer Umsetzung in Gemeinschaftsrecht unangetastet bleiben sollte. Der ECSA hob außerdem die Bedeutung einer Ratifizierung des IAO-Übereinkommens Nr. 180 (Arbeitszeit von Seeleuten) sowie des Protokolls zum Übereinkommen Nr. 147 über Mindestnormen auf Handelsschiffen durch die Mitgliedstaaten hervor. Beide Ansichten wurden von den betreffenden Gewerkschaften geteilt. Die AEA (Luftverkehr) sprach sich für die Ausweitung der Bestimmungen der Arbeitszeitrichtlinie auf alle Arbeitnehmerkategorien in der Zivilluftfahrt aus. Sie äußerte den Wunsch, in einen Dialog einzutreten.
19. Europêche (Seefischerei) erinnerte in Anbetracht der Art der Tätigkeit und der Unterschiede innerhalb des Sektors an ihre Vorbehalte gegenüber der Anwendung der Bestimmungen zu den Ruhezeiten auf ihren Sektor. Die Vereinigung unterstützte den Vorschlag von Untersuchungen des Gesundheitszustands von Nachtarbeitern und brachte vor, daß eine Begrenzung der Jahresarbeitszeit angemessen sein könnte, wenn eine geeignete Definition für den Begriff Arbeitszeit gefunden werden könnte. Die Vereinigung erinnerte daran, daß bestimmte Delegationen gegen eine Aufnahme der fanganteilmäßig entlohnerten Fischer in den Anwendungsbereich der Richtlinie seien, und verwies insbesondere auf die Probleme, die sich ergeben würden, wenn diesen Fischern ein bezahlter Jahresurlaub von vier Wochen gewährt würde.
20. Auf Gewerkschaftsseite befürwortete der EGB weiterhin den Kommissionsansatz insgesamt, wies jedoch den Vorschlag in bezug auf die Jahresarbeitszeit zurück. Er verwies auf die Fortschritte, die bei den Verhandlungen erzielt worden seien, und gab an, daß die Vereinbarungen durch einen nachfolgenden Ratsbeschluß untermauert werden sollten. Wo es keine Vereinbarung gäbe, wie in der Binnenschifffahrt und der Seefischerei, sollte die Kommission Vorschläge machen. Im Falle des Offshore-Sektors sollte die Kommission Diskussionen zwischen den Sozialpartnern erleichtern. Hinsichtlich der Ärzte in der Ausbildung befürwortete der EGB den Kommissionsvorschlag, einschließlich des Vorschlags, die Tätigkeit der jungen Ärzte in die möglichen Abweichungen einzubeziehen. Jedoch sollten Vereinbarungen zur Arbeitszeit auf nationaler Ebene mit den repräsentativen Organisationen geschlossen werden, die auf EU-Ebene offiziell durch die Permanent Working Group of Junior Hospital Doctors (PWG) vertreten würden. Der EGB wünschte ferner eine Überarbeitung der Richtlinie, um die Zahl der möglichen Abweichungen zu verringern, insbesondere in bezug auf Führungskräfte, die unabhängig Entscheidungen treffen könnten.

21. Im Anschluß an den Konsultationsprozeß intensivierten sich die Diskussionen zwischen den Sozialpartnern in den meisten der betroffenen Paritätischen Ausschüsse (eine Ausnahme bildete die Binnenschifffahrt).
22. Am 30. September 1998 wurden formelle Vereinbarungen zur Arbeitszeit im Schienenverkehr und im Seeverkehr unterzeichnet. Für den Schienenverkehr legten die Sozialpartner fest, daß die Bestimmungen der Arbeitszeitrichtlinie für alle Arbeitnehmer des Sektors gelten sollten – wobei die Abweichungen entsprechend anzupassen wären – sofern gleichzeitig ähnliche Bestimmungen auf die anderen Verkehrssektoren angewandt würden; und daß die derzeitigen Bedingungen bezüglich der Arbeitszeit über entsprechende Rechtsvorschriften für alle neuen Beschäftigten im Industriezweig gelten würden. Im Falle der Seeleute wünschten die Parteien, daß die Vereinbarung gemäß Artikel 4 Absatz 2 des Abkommens über die Sozialpolitik auf Vorschlag der Kommission durch einen Ratsbeschluß umgesetzt werden solle.
23. Intensive Verhandlungen im Sektor Straßenverkehr führten nicht zu einer Vereinbarung, trugen aber zur Bestimmung der wichtigsten zu berücksichtigenden Faktoren bei.
24. Der im Weißbuch dargelegte Ansatz der Kommission wurde daher geringfügig abgeändert, um die Vereinbarungen der Sozialpartner umzusetzen und um den Ansichten Rechnung zu tragen, die während des Konsultationsprozesses vorgebracht worden waren. Somit werden die mobilen Arbeitnehmer im Sektor Schienenverkehr voll in die Richtlinie 93/104 einbezogen, wobei die Möglichkeit von Abweichungen besteht, die erforderlich sind, um den besonderen Anforderungen des Industriezweigs zu entsprechen. Andererseits sollen mobile Arbeitnehmer im Seeverkehr nur unter die Richtlinie zur Durchführung der Vereinbarung der Sozialpartner in diesem Sektor fallen. Schließlich werden die Arbeitnehmer, die mit anderen Tätigkeiten auf See befaßt sind, voll in die Richtlinie einbezogen, da der vorgesehene Vorschlag das besondere, für diesen Industriezweig erforderliche Schichtsystem anpaßt.

#### ANSATZ DER KOMMISSION – VERKNÜPFUNG MIT DEN VERSCHIEDENEN INITIATIVEN ZUR ARBEITSZEIT

25. Der Ansatz trägt den praktischen Schwierigkeiten Rechnung, die in erster Linie zum Ausschluß der entsprechenden Sektoren führten, auch gewährleistet er die Kohärenz mit anderen Rechtsvorschriften im Bereich der Verkehrssicherheit und berücksichtigt gebührend internationale und Wettbewerbsfaktoren. Die Vorschläge basieren im Seeverkehr und im Schienenverkehr auf Vereinbarungen der Sozialpartner und tragen im Straßenverkehr, wo es keine Vereinbarung gibt, den Punkten gebührend Rechnung, bei denen in den Verhandlungen zwischen den Sozialpartnern eine Annäherung erzielt wurde.
26. Im Lichte des Konsultationsprozesses und der eingehenden Verhandlungen zwischen den Sozialpartnern schlägt die Kommission vor, wie folgt vorzugehen.

## Horizontale Maßnahmen

### Änderung der Arbeitszeitrichtlinie

27. Es wird vorgeschlagen, die Arbeitszeitrichtlinie zu ändern, um sicherzustellen, daß sie für alle **nicht-mobilen** Arbeitnehmer einschließlich der **Ärzte in der Ausbildung** gilt. Ferner soll sie auf die Arbeitnehmer des **Offshore**-Sektors angewandt werden. An den Abweichungen und dem Bezugszeitraum für die Offshore-Arbeitnehmer werden entsprechende Anpassungen vorgenommen werden.
28. Die Richtlinie soll sich ferner auf alle mobilen Arbeitnehmer des Sektors **Schienenverkehr** erstrecken, gemäß der Vereinbarung, welche die Sozialpartner in diesem Sektor geschlossen haben. Entsprechende Abweichungen sollen den praktischen und den Sicherheitsanforderungen dieses Industriezweigs Rechnung tragen.
29. Zusätzlich werden den mobilen Arbeitskräften im **Straßen-** und im **Luftverkehr** sowie in der **Binnenschifffahrt** und in der **Seefischerei** angemessene Ruhezeiten und eine Begrenzung der Jahreshöchst Arbeitszeit garantiert. Auch werden sie unter einige grundlegende Vorschriften für Nachtarbeiter und Schichtarbeiter, einschließlich Untersuchungen des Gesundheitszustands, fallen. Für diese Arbeitnehmer – mit Ausnahme der fanganteilmäßig entlohnten Fischer – werden ferner die Bestimmungen der Richtlinie über einen bezahlten Jahresurlaub von vier Wochen gelten.

## Sektorale Maßnahmen

30. Spezifische Maßnahmen werden vorgeschlagen für den **Straßenverkehr** und den **Seeverkehr**.
31. Daraus ergibt sich für die verschiedenen Sektoren folgende Lage:

### Straßenverkehr

32. Die geänderte Arbeitszeitrichtlinie wird sich auf die nicht-mobilen Arbeitnehmer erstrecken und auch den mobilen Arbeitnehmern angemessene Ruhezeiten und eine Jahreshöchst Arbeitszeit garantieren. Für diese Arbeitnehmer werden ferner die Bestimmungen der Richtlinie über einen bezahlten Jahresurlaub von vier Wochen und einige grundlegende Vorschriften für Nachtarbeiter und Schichtarbeiter, einschließlich Untersuchungen des Gesundheitszustands, gelten.
33. Der spezifische Vorschlag für eine Richtlinie für die im Sektor Straßenverkehr tätigen mobilen Arbeitnehmer und selbständig tätigen Fahrer erstreckt sich auf die Arbeitszeit, auf Pausen, Ruhezeiten und eine Beschränkung der Nachtarbeit dieser Beschäftigten. Diese sektorspezifischen Maßnahmen werden gemäß Artikel 14 der

Arbeitszeitrichtlinie Vorrang vor den relevanten Bestimmungen der geänderten Richtlinie haben.

Seeverkehr

34. Die geänderte Arbeitszeitrichtlinie soll auf die nicht-mobilen Arbeitnehmer angewandt werden.
35. Die spezifischen Maßnahmen beinhalten nachstehende Faktoren:
  - 35.1. Einen Vorschlag für eine Richtlinie zur Durchführung der Europäischen Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten, die am 30. September 1998 geschlossen wurde.
  - 35.2. Einen Vorschlag für eine Richtlinie zur Durchsetzung der Arbeitszeitregelung von Seeleuten an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen.
  - 35.3. Eine Empfehlung der Kommission zur Ratifizierung des IAO-Übereinkommen Nr. 180 über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe sowie des Protokolls zum IAO-Übereinkommen Nr. 147 über Mindestnormen auf Handelsschiffen. Diese Empfehlung richtet sich an die einzelnen Mitgliedstaaten.
36. Da die Richtlinie zur Durchführung der Europäischen Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten auf dem Abkommen über die Sozialpolitik basiert, gilt sie nicht für das Vereinigte Königreich (es sei denn, sie wird gemäß Artikel 139 des Vertrags von Amsterdam nach dessen Inkrafttreten angenommen). Die Kommission wird daher dem Rat zu gegebener Zeit einen Vorschlag für eine Ratsrichtlinie zur Ausdehnung der auf dem Protokoll über die Sozialpolitik basierenden Richtlinie auf das Vereinigte Königreich unterbreiten.

Luftverkehr, Binnenschifffahrt, Seefischerei

37. Die geänderte Arbeitszeitrichtlinie soll auf die nicht-mobilen Arbeitnehmer angewandt werden.
38. Die geänderte Arbeitszeitrichtlinie wird auch den mobilen Arbeitnehmern angemessene Ruhezeiten und eine Jahreshöchst Arbeitszeit garantieren. Für diese Arbeitnehmer werden ferner die Bestimmungen der Richtlinie über einen bezahlten Jahresurlaub von vier Wochen gelten (mit Ausnahme der fanganteilmäßig entlohten Fischer), ebenso einige grundlegende Vorschriften für Nachtarbeiter und Schichtarbeiter, einschließlich Untersuchungen des Gesundheitszustands.
39. Die Kommission arbeitet derzeit einen Vorschlag für eine Richtlinie aus, der Bestimmungen über Ruhezeiten und eine Begrenzung der Fahrtzeiten in der **Binnenschifffahrt** umfassen wird. Sie will außerdem eine spezifische Richtlinie zur Arbeitszeit und zu den Ruhezeiten von **Seefischern** vorschlagen. Diese wird auch

angemessene alternative Bestimmungen zum bezahlten Urlaub von fanganteilmäßig entlohnnten Fischern enthalten. Entsprechende sektorspezifische Maßnahmen werden gemäß Artikel 14 der Arbeitszeitrichtlinie Vorrang vor den relevanten Bestimmungen der geänderten Richtlinie haben.

40. Nach Diskussionen mit den betroffenen Parteien arbeitet die Kommission derzeit Vorschläge für eine gemeinschaftliche Regelung zur Begrenzung der Flugzeiten auf der Grundlage von Flugsicherheitserwägungen aus. Diese Regelung soll die in der geänderten Arbeitszeitrichtlinie vorgeschlagenen Maßnahmen für Flugzeugbesatzungen im **Luftverkehr** ergänzen und könnte gleichzeitig dazu dienen, den Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzerfordernissen dieser Arbeitnehmerkategorie zu entsprechen. Zusätzlich können Verhandlungen für Flugzeugbesatzungen im Paritätischen Ausschuß für die Zivilluftfahrt aufgenommen werden. Etwaige Rechtsetzungsvorschläge, die sich aus diesen Verhandlungen ergeben könnten, würden ebenfalls gemäß Artikel 14 der Arbeitszeitrichtlinie Vorrang vor den relevanten Bestimmungen der geänderten Richtlinie haben.

VORSCHLÄGE ZUR EINBEZIEHUNG VERSCHIEDENER TÄTIGKEITSBEREICHE, DIE VON DER ARBEITSZEITRICHTLINIE AUSGESCHLOSSEN SIND

| Tätigkeitsbereiche                                                                                 | Anwendung aller Bestimmungen von 93/104/EG | Änderung der Abweichungen in 93/104/EG | Änderung von 93/104/EG im Hinblick auf |                                                         |                             |                                       | Sektor-spezifische zusätzliche Bestimmungen | Ausschließlich sektorspezifisch |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------------|---------------------------------------------------------|-----------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------------|---------------------------------|
|                                                                                                    |                                            |                                        | Angemessene Ruhezeiten                 | Jahresurlaub                                            | Jährliche Höchstarbeitszeit | Untersuchung des Gesundheitszustandes |                                             |                                 |
| Nicht-mobile Arbeitnehmer im Straßen-, Luft- und Seeverkehr, in Binnenschifffahrt und Seefischerei | X                                          | X                                      |                                        |                                                         |                             |                                       |                                             |                                 |
| Ärzte in der Ausbildung                                                                            | X                                          | X                                      |                                        |                                                         |                             |                                       |                                             |                                 |
| Schienenverkehr                                                                                    | X                                          | X                                      |                                        |                                                         |                             |                                       |                                             |                                 |
| Offshore-Arbeiten                                                                                  | Alle, jedoch jährliche Höchstarbeitszeit   | X                                      |                                        |                                                         | X                           |                                       |                                             |                                 |
| Seefischer                                                                                         |                                            |                                        | X                                      | X (mit Ausnahme der fanganteilmäßig entlohnten Fischer) | X                           | X                                     | In Vorbereitung                             |                                 |

| Tätigkeitsbereiche                           | Anwendung aller Bestimmungen von 93/104/EG | Änderung der Abweichungen in 93/104/EG | Änderung von 93/104/EG im Hinblick auf |              |                             |                                       | Sektor-spezifische zusätzliche Bestimmungen                                                  | Ausschließlich sektorspezifisch                                                             |
|----------------------------------------------|--------------------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------------|--------------|-----------------------------|---------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                              |                                            |                                        | Angemessene Ruhezeiten                 | Jahresurlaub | Jährliche Höchstarbeitszeit | Untersuchung des Gesundheitszustandes |                                                                                              |                                                                                             |
| Flugbesatzungen                              |                                            |                                        | x                                      | x            | x                           | x                                     | Begrenzungen der Flugzeit in Vorbereitung + mögliche Verhandlungen im Paritätischen Ausschuß |                                                                                             |
| Mobile Arbeitnehmer in der Binnenschifffahrt |                                            |                                        | x                                      | x            | x                           | x                                     | In Vorbereitung                                                                              |                                                                                             |
| Mobile Arbeitnehmer im Straßenverkehr        |                                            |                                        | x                                      | x            | x                           | x                                     | Richtlinien-vorschlag                                                                        |                                                                                             |
| Seeleute                                     |                                            |                                        |                                        |              |                             |                                       |                                                                                              | Richtlinienvor-schläge + Vereinbarung + Empfehlung zur Ratifizierung der IAO-Über-einkommen |

Vorschlag für eine RICHTLINIE DES RATES zur Änderung der Richtlinie 93/104/EG vom 23. November 1993 über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung in den Sektoren und Tätigkeitsbereichen, die von dieser Richtlinie ausgeschlossen sind

### BEGRÜNDUNG

#### Ziel des Vorschlags

1. Ziel des Vorschlags ist die Änderung der Richtlinie des Rates über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung (93/104/EG). Diese Änderung soll gewährleisten, daß die derzeit von der Arbeitszeitrichtlinie (93/104/EG) nicht erfaßten Arbeitnehmer gegenüber einer Beeinträchtigung ihrer Sicherheit und ihrer Gesundheit infolge übermäßig langer Arbeitszeiten, unzureichender Ruhepausen oder einer unausgewogenen Arbeitsorganisation geschützt werden.
2. Im besonderen wird vorgeschlagen, die Arbeitszeitrichtlinie dahingehend zu ändern, daß **nicht-mobile Arbeitnehmer, einschließlich Ärzte in der Ausbildung**, erfaßt werden. Die so geänderte Richtlinie gilt auch für Arbeitnehmer im **Schienenverkehr** und im **Offshore-Sektor**. Die Abweichungen und der Bezugszeitraum werden für Arbeitnehmer, im Offshore-Sektor entsprechend angepaßt.
3. Zusätzlich werden mobilen Arbeitnehmern des **Straßen- und Luftverkehrs**, der **Binnenschifffahrt** und der **Seefischerei** angemessene Ruhezeiten und eine Begrenzung der jährlichen Höchstarbeitszeit gewährt. Für sie gilt ebenfalls der in der Richtlinie vorgesehene vierwöchige bezahlte Jahresurlaub sowie gewisse grundlegende Bestimmungen für Nacht- und Schichtarbeiter, einschließlich der Untersuchung des Gesundheitszustandes.

#### Inhalt der Richtlinie

4. Zu der Richtlinie 93/104/EG werden folgende Änderungen vorgeschlagen (eine vergleichende Tabelle mit den vorgeschlagenen Änderungen ist beigefügt).
5. Artikel 1.3 (Erfassungsbereich). Um eine unvollständige Erfassung die Richtlinie zu vermeiden, wurden alle Ausnahmen gestrichen. Dies gewährleistet, daß die Richtlinie sowohl für alle nicht-mobilen Arbeitnehmer, als auch für alle übrigen Arbeitnehmer gilt, die nicht von einer spezifischen gesetzlichen Arbeitszeitregelung auf Gemeinschaftsebene erfaßt werden. Ausgeschlossen von der so geänderten Arbeitszeitrichtlinie sind somit lediglich diejenigen Arbeitnehmer, auf die sich der Vorschlag zur Durchführung der Europäischen Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten bezieht. Die für diese Arbeitnehmer geltenden Definitionen entsprechen den Definitionen in den jeweiligen Vorschlägen. Artikel 14 der Richtlinie (spezifischere Gemeinschaftsvorschriften) wird im übrigen nicht geändert. Als zusätzlichen Schutz und um Zweifel auszuschließen, ist vorgesehen, daß in weiteren

Richtlinienvorschlägen der Bezug zur Arbeitszeitrichtlinie deutlich gemacht wird.

6. Artikel 2 (Begriffsbestimmungen) Die allgemeinen Begriffsbestimmungen der Richtlinie 93/104/EG bleiben erhalten. Insbesondere die Definition von "Arbeitszeit", die drei Elemente enthält, die gleichzeitig erfüllt sein müssen (der Arbeitnehmer muß (1) arbeiten, (2) dem Arbeitgeber zur Verfügung stehen und (3) die ihm zugewiesene Tätigkeit oder Aufgabe ausführen) wird es den Mitgliedstaaten auch weiterhin erlauben, Arbeitszeit restriktiv zu definieren, läßt aber andererseits auch eine umfassendere Begriffsbestimmung zu. Zusätzlich werden drei neue Begriffe eingeführt: "mobile Arbeitnehmer", "Arbeit auf Offshore-Anlagen" und "angemessene Ruhezeiten".
7. *Mobile Arbeitnehmer:* Die Definitionen in Verordnung 1408/71 (soziale Sicherheit für Wanderarbeitnehmer) dienen als Vorlage. Sie wurden jedoch eingegrenzt, da einerseits alle Bestimmungen der Richtlinie mit entsprechenden Anpassungen für Arbeitnehmer im Schienenverkehr gelten, andererseits die Seeleute von diesem Vorschlag nicht erfaßt werden. Die einzigen Arbeitnehmer, auf die die Definition zutrifft, sind daher die Hochseefischer, mobile Arbeitnehmer im Straßenverkehr, Flugpersonal und Arbeitnehmer in der Binnenschifffahrt. Die Position "im Werkverkehr tätige Fahrer"<sup>1</sup> wird in einem getrennten Vorschlag für den Straßenverkehr behandelt.
8. *Arbeit auf Offshore-Anlagen:* die Definition berücksichtigt die Stellungnahme der Vertreter dieses Sektors.
9. *Angemessene Ruhezeiten:* In ihrem Weißbuch räumt die Kommission ein, daß selbst die flexiblen Bestimmungen der Arbeitszeitrichtlinie nur schwer auf einige Arbeitnehmerkategorien anzuwenden seien. Die Definition der hier vorgeschlagenen *angemessenen Ruhezeiten* soll die Kriterien erstellen, die zu berücksichtigen sind, ohne zahlmäßige Begrenzungen aufzuerlegen. Den betreffenden Arbeitnehmern sollten regelmäßige Ruheperioden zugestanden werden, die ausreichend lang sind, um sicherzustellen, daß die Beschäftigten wegen Übermüdung, aufgrund langer Arbeitszeiten oder unregelmäßigem Arbeitsrhythmus sich selbst, ihre Kollegen oder andere Menschen verletzen und weder kurzfristig noch langfristig ihre Gesundheit schädigen. Die Kommission ist der Ansicht, daß die in den Artikeln 3, 4 und 5 der Arbeitszeitrichtlinie enthaltenen Bestimmungen zu Ruhezeiten diesen Kriterien entsprechen.

---

<sup>1</sup> Das sind Fahrer im Rahmen des Werksverkehrs (ohne Straßenverkehrsunternehmen), z. B. chemische Erzeugnisse, Erdölprodukte, Agrarnahrungsmittel, Baugewerbe und Groß- bzw. Einzelhandel

10. *Artikel 5 (wöchentliche Ruhezeit)*: Der zweite Unterabschnitt von Artikel 5, der sich auf den Sonntag bezieht, entfällt. Dadurch wird dem oben erwähnten Urteil des Gerichtshofes formell Rechnung getragen.
11. *Artikel 17 (Abweichungen)*: Zu Artikel 17.2 werden eine Reihe von Änderungen vorgeschlagen, die erläutern, daß die Abweichungen sich auf Tätigkeiten beziehen, die zuvor von der Arbeitszeitrichtlinie ausgeschlossen waren. Die genannten Beispiele beziehen sich auf "Zugpersonal in Zügen" (17.2.1(a)), "die Tätigkeiten von Ärzten in der Ausbildung", (17.2.1(c)(i)) "andere Arbeitnehmer, die direkt mit der Erbringung von Verkehrsleistungen befaßt sind" (17.2.1(c)(ii)) sowie "Erdöl"-Versorgungsbetriebe (17.2.1(c)(iv)).
12. Es wird eine neue Abweichung (*Artikel 17.2.4*) in bezug auf die wöchentliche Höchstarbeitszeit für Ärzte in der Ausbildung vorgeschlagen, die für einen Übergangszeitraum gilt. Sofern eine Vereinbarung zwischen den Sozialpartnern besteht, kann die Begrenzung der durchschnittlichen wöchentlichen Arbeitsstunden über einen Bezugszeitraum von vier Monaten auf 54 Stunden (das ist eine Stunde pro Tag) heraufgesetzt werden. Die Kommission möchte in jedem Fall sicherstellen, daß die Arbeitsstunden von jungen Krankenhausärzten auf ein vernünftiges Maß begrenzt werden. Dennoch ist die vorgeschlagene größere Flexibilität notwendig, da - zumindest in einigen Mitgliedstaaten - der sofortige Übergang zu einer durchschnittlichen wöchentlichen Höchstarbeitszeit von 48 Stunden schwerwiegende Folgen für die Gesundheitsversorgung haben könnte - dies nicht nur wegen der damit verbundenen erhöhten Kosten, sondern auch wegen des Fehlens ausgebildeter Ärzte. Die Kommission geht davon aus, daß diese während eines Übergangszeitraums eingeräumte, zusätzliche Flexibilität den Krankenhausbehörden ausreichend Zeit läßt, um die erforderlichen Veränderungen zu planen, einschließlich einer gemeinsam mit den Vertretern der Ärzteschaft zu vereinbarenden Modernisierung der Arbeitsorganisation. Es wird eine Übergangsperiode von sieben Jahren vorgeschlagen, womit die Ausbildungsdauer für Mediziner an den Hochschulen in einigen Mitgliedstaaten berücksichtigt wird.
13. *Artikel 17A (neu) (Mobile Arbeitnehmer und Offshore-Arbeiten)*: Die Kommission möchte die Bestimmungen der Richtlinie auf möglichst viele Arbeitnehmer anwenden, einschließlich der nicht-mobilen Arbeitnehmer, aller mobilen und nicht-mobilen Arbeitnehmer im Schienenverkehr und auf Offshore-Anlagen; sie möchte die Bestimmung der Richtlinie zum vierwöchigen bezahlten Jahresurlaub und einige Bestimmungen in bezug auf die Nacht- und Schichtarbeit (einschließlich der Untersuchung des Gesundheitszustandes) auf bestimmte mobile Arbeitnehmer ausweiten; außerdem sollen diese Arbeitnehmer Anspruch auf angemessene Ruhezeiten und eine Begrenzung der jährlichen Arbeitsstunden haben. Diese letzte Bestimmung soll ebenfalls für Arbeitnehmer auf Offshore-Anlagen gelten.

14. Die Streichung der Ausnahmen hat zur Folge, daß die Bestimmungen der Richtlinie auf alle Arbeitnehmer ausgeweitet werden. Der Artikel sieht daher folgendes vor:

- Die Bestimmungen der Artikel 3 (tägliche Ruhezeit), 4 (Ruhepausen), 5 (wöchentliche Ruhezeit) und 8 (Dauer der Nachtarbeit) gelten nicht für mobile Arbeitnehmer;
- Es ist sicherzustellen, daß diese Arbeitnehmer Anspruch auf angemessene Ruhezeiten haben;
- Die wöchentliche Höchstarbeitszeit (Artikel 6) kann im Falle dieser Arbeitnehmer und der Arbeitnehmer auf Offshore-Anlagen über einen Bezugszeitraum von 12 Monaten berechnet werden; und
- Die Bestimmungen bezüglich des bezahlten Jahresurlaubs werden nicht angewendet auf am Ertrag beteiligte Fischer (am Ertrag beteiligte Fischer sind Mitglieder der Besatzung eines Fischereischiffes, die als Arbeitsentgelt einen Anteil am Ertrag des Schiffes erhalten).

#### Rechtfertigung des Vorschlags

15. Die Kommission ist der Ansicht, daß Maßnahmen erforderlich sind, um die Sicherheit und den Gesundheitsschutz in bezug auf die Arbeitszeit der Arbeitnehmer in Sektoren und Tätigkeitsbereichen, die derzeit von der Richtlinie ausgeschlossen sind, auf Gemeinschaftsebene zu gewährleisten. Dieser Vorschlag betrifft Maßnahmen, die über die Änderung der Arbeitszeitrichtlinie vorgenommen werden können. Da der Ausschluß bestimmter Tätigkeitsbereiche unmittelbar durch die Art der beruflichen Tätigkeit bedingt war und nicht etwa, weil die betreffenden Arbeitnehmerkategorien bereits ausreichend geschützt sind, läßt sich ein gemeinschaftliches Vorgehen aus vergleichbaren Gründen wie in bezug auf die ursprüngliche Richtlinie rechtfertigen.

16. So hat der Europäische Gerichtshof<sup>2</sup> unter Beachtung des Subsidiaritätsprinzips folgendes angeführt: *"Wenn der Rat es für erforderlich hält, ein höheres Niveau der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer zu gewährleisten und die einschlägigen Voraussetzungen unter Aufrechterhaltung der erzielten Verbesserung zu vereinheitlichen, setzt die Erreichung dieses Zieles durch Harmonisierung im Wege von Mindestvorschriften zwingend ein gemeinschaftliches Vorgehen voraus"*. Unter dem Aspekt der Subsidiarität besteht in der Tat kein objektiver Unterschied zwischen den in die Arbeitszeitrichtlinie einbezogenen und den ausgeschlossenen Sektoren. Man kann

---

2. Urteil des Gerichtshofs vom 12. November 1996 in der Rechtssache C-84/94: Vereinigtes Königreich gegen den Rat der Europäischen Union.

daher die Schlußfolgerung ziehen, daß einer legislativen Maßnahme unter dem Gesichtspunkt der Subsidiarität nichts im Wege steht.

17. Was den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz betrifft, so hat der Gerichtshof konsequent die Ansicht vertreten, daß festgestellt werden muß, ob die eingesetzten Mittel *im Hinblick auf das verfolgte Ziel angemessen sind* und ob sie nicht *über das zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinausgehen*, damit man beurteilen kann, ob eine Bestimmung in einer Gemeinschaftsvorschrift mit dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz vereinbar ist. Es muß daher ermittelt werden, ob die anhand dieser Richtlinie ergriffenen EG-Maßnahmen über das Maß hinausgehen, das zur Erreichung des Ziels der Gewährleistung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer erforderlich ist. Der EuGH kommt auch hier zu dem Schluß, daß dies im Fall der Arbeitszeitrichtlinie nicht zutrifft. Da der vorliegende Vorschlag nicht über die Bestimmungen der Arbeitszeitrichtlinie hinausgehen werden, ist die Kommission der Auffassung, daß auch der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz gewahrt ist.

#### Rechtsgrundlage

18. Da der Vorschlag der Änderung der Richtlinie 93/104/EG gilt, ist Artikel 118 a die geeignete Rechtsgrundlage.

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 93/104/EG vom 23. November 1993 über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung in den Sektoren und Tätigkeitsbereichen, die von dieser Richtlinie ausgeschlossen sind

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

98/0318 (SYN)

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 118a,

Auf Vorschlag der Kommission <sup>(1)</sup>

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament<sup>(2)</sup>,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Nach Artikel 118a des Vertrages legt der Rat durch Richtlinien Mindestvorschriften fest, die die Verbesserung insbesondere der Arbeitsumwelt fördern, um die Sicherheit und die Gesundheit der Arbeitnehmer verstärkt zu schützen.

Nach demselben Artikel sollen diese Richtlinien keine verwaltungsmäßigen, finanziellen oder rechtlichen Auflagen vorschreiben, die der Gründung und Entwicklung von Klein- und Mittelbetrieben entgegenstehen.

Die Richtlinie des Rates 93/104/EG <sup>(4)</sup> vom 23. November 1993 über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung enthält Mindestvorschriften für Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeitszeitgestaltung im Hinblick auf tägliche und wöchentliche Mindestruhezeiten, Mindestjahresurlaub, Ruhepausen und wöchentliche Höchstarbeitszeit sowie bestimmte Aspekte der Nacht- und der Schichtarbeit und des Arbeitsrhythmus.

Bestimmte Tätigkeitsbereiche sind von der Richtlinie 93/104/EG ausgeschlossen; hierzu zählen der Straßen-, Luft-, See- und Schienenverkehr, die Binnenschifffahrt, die Seefischerei, andere Tätigkeiten auf See sowie die Tätigkeiten der Ärzte in der Ausbildung;

In bestimmten Sektoren, die nicht in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, kann es aufgrund der besonderen Art der Arbeit erforderlich sein, geeignete

---

1

2

3

4 ABl. Nr. L 307/18 vom 13.12.93

Maßnahmen hinsichtlich der Arbeitszeitgestaltung zur Sicherheit und zum Gesundheitsschutz der Arbeitnehmer zu treffen.

Die Richtlinie 93/104/EG sollte auf alle nicht-mobilen Arbeitnehmer in den derzeit ausgeschlossenen Sektoren und Tätigkeitsbereichen Anwendung finden

In bezug auf Ärzte in der Ausbildung ist weitere Flexibilität erforderlich;

Im Hinblick auf die Arbeitszeit sollte es zumindest einen grundsätzlichen Schutz für die derzeit von der Richtlinie ausgeschlossenen mobilen Arbeitnehmer und für Personen, die "andere Tätigkeiten aus See" ausführen, geben. Dieser grundsätzliche Schutz sollte die bestehenden Bestimmungen über den Jahresurlaub und bestimmte Vorkkehrungen für Nacht- und Schichtarbeiter, einschließlich der Untersuchung des Gesundheitszustandes, beinhalten. Die bestehenden Bestimmungen zur Arbeitszeit und zu den Ruhezeiten müssen angepaßt werden.

Angesichts der unterschiedlichen Praktiken in den Mitgliedstaaten in bezug auf am Ertrag beteiligte Fischer kann es erforderlich sein, besondere Bestimmungen für den bezahlten Jahresurlaub der betroffenen Arbeitnehmer vorzusehen.

Eine Europäische Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten wird gemäß Artikel 4 Absatz 2 des Abkommens über die Sozialpolitik durch einen Beschluß des Rates auf Vorschlag der Kommission in Kraft gesetzt; daher gelten die Bestimmungen dieser Richtlinie nicht für Seeleute;

Trotz intensiver Verhandlungen war es nicht möglich, eine Vereinbarung für mobile Arbeitnehmer im gewerblichen Straßenverkehr zu schließen. Dagegen haben sich die Sozialpartner im Schienenverkehr darauf verständigt, daß die Bestimmungen der Arbeitszeitrichtlinie mit angemessenen Anpassungen für alle Beschäftigten dieses Sektors gelten.

Im Lichte der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs sollte die Bestimmung zur sonntäglichen Ruhezeit gestrichen werden.

Gemäß dem in Artikel 3 b genannten Prinzip der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit können die vorstehend genannten, in Betracht gezogenen Maßnahmen auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden, da sichergestellt werden soll, daß für alle Arbeitnehmer in der Gemeinschaft hinsichtlich ihrer Arbeitszeit ein angemessener Schutz ihrer Sicherheit und Gesundheit gewährleistet wird. Unter Berücksichtigung des Umfangs und der Auswirkungen der in Betracht gezogenen Maßnahmen können diese Ziele besser auf Gemeinschaftsebene durch die Einführung von in der gesamten Europäischen Gemeinschaft geltenden Mindestbestimmungen erreicht werden.

Die Richtlinie des Rates 93/104/EG sollte daher entsprechen geändert werden.

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

## Artikel 1

Die Richtlinie 93/104/EG wird hiermit wie folgt geändert:

1. Artikel 1.3 wird durch folgenden Text ersetzt:

"3.1. Diese Richtlinie findet unbeschadet des Artikels 17 Anwendung auf alle privaten oder öffentlichen Tätigkeitsbereiche im Sinne von Artikel 2 der Richtlinie 89/391/EWG.

3.2. Diese Richtlinie gilt nicht für Seeleute gemäß Definition in der Richtlinie .../EG über eine Vereinbarung zur Regelung der Arbeitszeit für Seeleute".

2. Folgende Absätze werden am Ende von Artikel 2 eingefügt:

"7. Mobile Arbeitnehmer: Arbeitnehmer an Bord eines Fischereischiffes, das unter der Flagge eines Mitgliedstaates fährt, oder als Mitglieder des fahrenden oder fliegenden Personals beschäftigte Personen im Dienste eines Unternehmens, das auf Rechnung Dritter oder für eigene Rechnung Personen oder Güter im Schienen-, Straßen-, Luftverkehr oder der Binnenschifffahrt befördert.

8. Arbeiten auf Offshore-Anlagen: Arbeit, die größtenteils auf oder von einer Offshore-Plattform (einschließlich Bohrplattformen) aus direkt oder indirekt im Zusammenhang mit der Aufschließung oder Gewinnung mineralischer Ressourcen durchgeführt wird, sowie Tauchen im Zusammenhang mit derartigen Tätigkeiten, entweder von einer Offshore-Anlage oder von einem Schiff aus.

9. Angemessene Ruhezeiten: die betroffenen Arbeitnehmer müssen über regelmäßige Ruhezeiten verfügen, die ausreichend sind, um sicherzustellen, daß die Beschäftigten wegen Übermüdung, aufgrund langer Arbeitszeiten oder unregelmäßigem Arbeitsrhythmus sich selbst, ihre Kollegen oder andere Menschen verletzen und weder kurzfristig noch langfristig ihre Gesundheit schädigen."

3. Der folgende Absatz in Artikel 5 entfällt:

Die Mindestruhezeit gemäß Absatz 1 schließt grundsätzlich den Sonntag ein.

4. Folgender Text wird am Ende von Artikel 17.2.1(a) eingefügt:

"insbesondere Zugpersonal in Zügen"

5. Folgender Text wird nach "Einrichtungen" in Artikel 17.2.1(c)(i) eingefügt:

“einschließlich der Tätigkeiten von Ärzten in der Ausbildung”

6. Artikel 17.2.1(c)(ii) wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

“Arbeitnehmer, die direkt mit der Erbringung von Verkehrsleistungen befaßt sind”

7. Artikel 17.2.1(c)(iv) wird durch folgenden Text ersetzt:

“Gas-, Erdöl-, Wasser- oder Stromversorgungsbetrieben, Hausmüllabfuhr oder Verbrennungsanlagen”

8. Folgender Text wird am Ende von Artikel 17.2 eingefügt:

“2.4. von Artikel 6: für einen Übergangszeitraum von sieben Jahren ab dem Datum der Verabschiedung der Richtlinie für Ärzte in der Ausbildung, sofern eine Vereinbarung zwischen den Sozialpartnern besteht. In keinem Fall darf die Zahl der wöchentlichen Arbeitsstunden einen Durchschnitt von 54 Stunden über einen Bezugszeitraum von vier Monaten überschreiten.”

9. Der folgende Artikel wird eingefügt:

“Artikel 17A:

Mobile Arbeitnehmer und Offshore-Arbeiten

1. Die Bestimmungen von Artikel 3, 4, 5 und 8 gelten nicht für mobile Arbeitnehmer.
2. Die Mitgliedstaaten werden jedoch mittels entsprechender Bestimmungen sicherstellen, daß die mobilen Arbeitnehmer Anspruch auf angemessene Ruhezeiten haben.
3. Entsprechend den allgemeinen Grundsätzen zur Sicherheit und zum Gesundheitsschutz der Arbeitnehmer können die Mitgliedstaaten aus objektiven, technischen oder arbeitsorganisatorischen Gründen den in Artikel 16 Absatz 2 genannten Bezugszeitraum für mobile Arbeitnehmer oder für Arbeitnehmer, die hauptsächlich Offshore-Tätigkeiten ausführen, auf 12 Monate ausdehnen.
4. Artikel 7 gilt nicht für am Ertrag beteiligte Fischer.

## Artikel 2

1. (a) Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie spätestens [zwei Jahre nach dem Datum der Annahme] nachzukommen, oder sie vergewissern sich spätestens zu

diesem Zeitpunkt, daß die Sozialpartner mittels Vereinbarungen die erforderlichen Bestimmungen einführen; dabei sind die Mitgliedstaaten gehalten, die erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, damit sie jederzeit gewährleisten können, daß die von der Richtlinie vorgeschriebenen Ergebnisse erzielt werden.

(b) Die Mitgliedstaaten setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

2. Wenn die Mitgliedstaaten Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

3. Unbeschadet des Rechtes der Mitgliedstaaten, je nach der Entwicklung der Lage im Bereich der Arbeitszeit unterschiedliche Rechts- und Verwaltungsvorschriften sowie Vertragsvorschriften zu entwickeln, sofern die Mindestvorschriften dieser Richtlinie eingehalten werden, stellt die Durchführung dieser Richtlinie keine wirksame Rechtfertigung für eine Zurücknahme des allgemeinen Arbeitnehmerschutzes dar.

4. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen oder bereits erlassen haben.

### **Artikel 3**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu

Im Namen des Rates

Der Präsident

**AUSWIRKUNGEN DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS AUF DIE  
UNTERNEHMEN UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER  
KLEINEN UND MITTLEREN UNTERNEHMEN (KMU)**

**Titel des Vorschlags**

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 93/104/EG vom 23. November 1993 über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung in den Sektoren und Tätigkeitsbereichen, die von dieser Richtlinie aus geschlossen sind

Aktenzeichen: 98017

**Der Vorschlag**

**1. Warum sind in diesem Bereich unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips gemeinschaftliche Rechtsvorschriften erforderlich und worin bestehen ihre wesentlichen Ziele?**

Am 23. November 1993 erließ der Ministerrat die Richtlinie 93/104/EG über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung. Sie beruht auf Artikel 118a des EG-Vertrags, der folgendes besagt: "Die Mitgliedstaaten bemühen sich, die Verbesserung insbesondere der Arbeitsumwelt zu fördern, um die Sicherheit und die Gesundheit der Arbeitnehmer zu schützen ...."

Hauptziel der Richtlinie ist der Schutz der Arbeitnehmer vor einer Beeinträchtigung ihrer Sicherheit und ihrer Gesundheit infolge übermäßig langer Arbeitszeiten, unzureichender Ruhepausen oder einer unausgewogenen Arbeitsorganisation. Die Richtlinie enthält umfassende Bestimmungen zur Gewährleistung einer flexiblen Anwendung der Grundsätze der Richtlinie in besonderen Fällen.

Im ursprünglichen Richtlinienvorschlag der Kommission über die Arbeitszeitgestaltung waren alle Wirtschaftssektoren und Tätigkeitsbereiche abgedeckt. Der Rat beschloß jedoch, bestimmte Sektoren und Bereiche aus dem Anwendungsbereich der Richtlinie auszuschließen. In der Richtlinie wird der Anwendungsbereich wie folgt bestimmt: *"Diese Richtlinie findet ..... Anwendung auf alle .... Tätigkeitsbereiche, mit Ausnahme des Straßen-, Luft-, See- und Schienenverkehrs, der Binnenschifffahrt, der Seefischerei, anderer Tätigkeiten auf See sowie der Tätigkeiten der Ärzte in der Ausbildung"* (Artikel 1 Absatz 3).

Die sechzehnte Erwägung der Richtlinie lautet wie folgt *"In bestimmten Sektoren, die nicht in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, kann es aufgrund der besonderen Art der Arbeit erforderlich sein, getrennte Maßnahmen hinsichtlich der Arbeitszeitgestaltung zu treffen"*.

Der Rat war also der Auffassung, daß der Ausschluß bestimmter Tätigkeitsbereiche unmittelbar durch die Art der beruflichen Tätigkeit bedingt ist, und nicht durch etwaige Erwägungen, daß Sicherheit und Gesundheit in bezug auf die Arbeitszeit in diesen Sektoren und Tätigkeitsbereichen bereits ausreichend geschützt seien.

Ziel dieses Vorschlags ist die Änderung der Richtlinie 93/104/EG über bestimmte Aspekte der Arbeitsgestaltung, um zu gewährleisten, daß die derzeit nicht von der Richtlinie erfaßten Arbeitnehmer vor einer Beeinträchtigung ihrer Sicherheit und ihrer Gesundheit infolge übermäßig langer Arbeitszeiten, unzureichender Ruhepausen oder einer unausgewogenen Arbeitsorganisation geschützt werden.

Was das Subsidiaritätsprinzip betrifft, so kann sich die Kommission jetzt auf das Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften stützen, was den Antrag des Vereinigten Königreichs auf Nichtigerklärung der Arbeitszeitrichtlinie betrifft. In dem Urteil führt der Gerichtshof folgendes an: *"Wenn der Rat es für erforderlich hält, ein höheres Niveau der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer zu gewährleisten und die einschlägigen Voraussetzungen unter Aufrechterhaltung der erzielten Verbesserungen zu vereinheitlichen, setzt die Erreichung dieses Zieles durch Harmonisierung im Wege von Mindestvorschriften zwingend ein gemeinschaftliches Vorgehen voraus"*.

Es gibt in der Tat keinen objektiv meßbaren Unterschied im Hinblick auf die Subsidiarität zwischen den vom Anwendungsbereich der Arbeitszeitrichtlinie ausgenommenen und den nicht ausgenommenen Sektoren. Man kann daher die Schlußfolgerung ziehen, daß einer legislativen Maßnahme unter dem Gesichtspunkt der Subsidiarität nichts im Wege steht.

## **Auswirkungen**

### **2. *Wer ist von dem Vorschlag betroffen?***

Der Vorschlag gilt für alle Arbeitnehmer in den Sektoren und Tätigkeitsbereichen, die derzeit von der Arbeitszeitrichtlinie ausgeschlossen sind, mit Ausnahme der Seeleute und mobilen Arbeitnehmer im Straßenverkehr.

### **3. *Welche Verpflichtungen ergeben sich aus dem Vorschlag für die Unternehmen***

Die Unternehmen haben sicherzustellen, daß die Bestimmungen der Richtlinie, insbesondere im Hinblick auf die Ruhezeiten, Begrenzungen der Arbeitszeit und den Jahresurlaub erfüllt werden.

4. *Welche Auswirkungen sind von dem Vorschlag zu erwarten?*

(a) *Welche Auswirkungen sind zu erwarten für*

- die Beschäftigungssituation

Die Auswirkungen auf die Beschäftigungssituation hängen davon ab, wie die erforderlichen Veränderungen eingeführt werden. Zu Beginn können positive Beschäftigungswirkungen erzielt werden, wenn zusätzliche Arbeitnehmer eingestellt werden, um den Rückgang an Überstunden und den erhöhten Jahresurlaub auszugleichen.

- Investitionen und Unternehmensgründungen?

Vernachlässigbar

- die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen?

Unter Berücksichtigung des unter c) und d) im folgenden beschriebenen Kosten-Nutzen-Verhältnisses dürften die Auswirkungen recht neutral sein.

(b) *Wird die Einführung neuer Verwaltungsverfahren erforderlich sein?*

Es werden Einmalkosten für die Einführung neuer Arbeitspläne anfallen. Die meisten Unternehmen verfügen bereits über entsprechende Überwachungssysteme, es dürften jedoch einige Ausweitungen erforderlich sein, um den neuen Vorschriften entsprechen zu können.

c) *Kosten-Nutzen-Verhältnis in quantitativer und/oder qualitativer Hinsicht*

Die Kommission hat eine Bewertung der Auswirkungen auf die Unternehmen veranlaßt<sup>5</sup>, die die möglichen Auswirkungen der Arbeitszeitrichtlinie auf die derzeit von der Richtlinie ausgeschlossenen Sektoren und Tätigkeiten darstellen soll.

Nach dieser Studie lassen sich die für die Unternehmen anfallenden Kosten in drei Gruppen unterteilen:

- (1) verwaltungstechnische Kosten zur Sicherstellung der Einhaltung nach innen und Nachweis der Einhaltung nach außen: Einführung und Betrieb von Systemen zur Überwachung der Arbeitszeit und der Untersuchung des Gesundheitszustandes;
- (2) Gesamtkosten für die Einstellung zusätzlicher Arbeitnehmer: Einstellungskosten, daraus resultierende direkte und indirekte Beschäftigungskosten;

---

<sup>5</sup> Business Impact Assessment, Working Time Directive: excluded sectors, Cambridge Policy Consultants, October 1998.

- (3) Kosten für die Umstrukturierung der Arbeitsorganisation: neue Schichtpläne, Bereitstellung von Einrichtungen für die Ruhezeiten, neue Vereinbarungen mit den Gewerkschaften/Betriebsräten.

Bei Beachtung der neuen Vorschriften können sich für den Arbeitgeber eine Reihe von Vorteilen ergeben, die die Bruttokosten diese Auswirkungen verringern. Hierzu zählen:

- (1) Verringerung der Kosten durch Rückgang der Arbeitsunterbrechungen aufgrund geringerer Unfallzahlen und weniger krankheitsbedingter Arbeitsabwesenheit;
- (2) Produktivitätsgewinne durch einzelne Arbeitnehmer aufgrund besserer Gesundheit und geringerer Ermüdung;
- (3) Produktivitätsgewinne für die Unternehmen durch eine Umorganisation der Arbeitszeit, die parallel zu den neuen Bestimmungen ausgehandelt wurde;
- (4) Einsparungen an Überstundenprämien durch Reduzierung der Arbeitszeit von Arbeitnehmern, die derzeit mehr arbeiten, als nach den neuen Bestimmungen zulässig ist.

d) *Welche Kosten ergeben sich aus der Richtlinie?*

Laut der genannten Bewertung der Auswirkungen auf die Unternehmen ist eine genaue Kosten-Nutzen-Schätzung zur Durchführung dieser Richtlinie nicht möglich. Jede Schätzung setzt voraus, daß zahlreiche Bewertungen auf der Grundlage der nur teilweise verfügbaren Anhaltspunkte durchgeführt werden, und unterliegt daher einem großen Fehlerspielraum. Wesentliche Kostenfaktoren sind zusätzliche Einstellungen, die durch die Begrenzung der wöchentlichen Arbeitszeit und die Urlaubsregelungen erforderlich werden. Wichtigste Einsparungsquelle sind Verringerungen bei den Überstundenzahlungen, eine höhere individuelle Produktivität und geringere Krankenstände sowie weniger Arbeitsunfälle. Die wahrscheinliche Größenordnung der Gesamtauswirkungen des Vorschlags läßt sich am besten aus folgenden Überlegungen ermessen. Im Zusammenhang mit den Bestimmungen zu den sechs Sektoren- und Tätigkeitsbereichen, das heißt Luft-, Schienen-, Straßen- und Seeverkehr, Seefischerei und andere Tätigkeiten auf See, liegen die Nettoauswirkungen (Kosten *minus* Nutzen) bei einem Nettonutzen von 1 % gegenüber Nettokosten von 1 % des durchschnittlichen jährlichen Gehalts der betreffenden Arbeitnehmer. Im Falle der Ärzte in der Ausbildung liegt die Schätzung bei 2 % des jährlichen durchschnittlichen Gehalts. Schätzungen in bezug auf die Binnenschifffahrt sind nicht möglich, da keine ausreichenden Informationen vorliegen.

5. *Enthält der Vorschlag Maßnahmen, mit denen die besondere Situation der kleinen und mittleren Unternehmen berücksichtigt wird (geringere oder andere Anforderungen usw.)?*

Nein. Die Flexibilität gilt für Betriebe aller Größen.

#### Anhörung

6. **Verzeichnung der Organisationen, die zu dem Vorschlag gehört wurden und die wesentlichen Elemente ihres Standpunkts dargelegt haben**

Das Weißbuch fand große Verbreitung, hierzu zählt auch die in der Mitteilung über die Anwendung des Abkommens über die Sozialpolitik<sup>6</sup> genannten Vertreterorganisationen. Diese Vertreterorganisationen wurden ebenfalls während der zweiten Konsultationsphase angehört. Ihre Stellungnahmen sind in der begleitenden Mitteilung wiedergegeben. Darüber hinaus wurden die Themen über fünf Jahre in den jeweiligen paritätischen Ausschüssen zu den fünf Verkehrssektoren und zum Fischereisektor erörtert.

---

<sup>6</sup> Mitteilung über die Anwendung des Abkommens über die Sozialpolitik: KOM (93) 600 vom 14.12.1993.

ANHANG

ARBEITSDOKUMENT: VERGLEICHENDE TABELLE

Vorschlag für eine RICHTLINIE DES RATES zur Änderung der Richtlinie  
93/104/EG vom 23. November 1993 über bestimmte Aspekte der  
Arbeitszeitgestaltung in den Sektoren und Tätigkeitsbereichen, die von dieser  
Richtlinie ausgeschlossen sind

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| <p><i>RICHTLINIE 93/104/EG DES RATES vom<br/>23. November 1993 über bestimmte Aspekte<br/>der Arbeitszeitgestaltung</i></p> <p>DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -</p> <p>[Erwägungsgründe]</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | <p><i>Vorgeschlagene Änderungen</i></p> <p>Unverändert</p> |
| <p>HAT FOLGENDE RICHTLINIE<br/>ERLASSEN:</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                            |
| <p>ABSCHNITT I ANWENDUNGSBEREICH<br/>UND BEGRIFFSBESTIMMUNGEN</p> <p>Artikel 1</p> <p>Gegenstand und Anwendungsbereich</p> <p>(1) Diese Richtlinie enthält<br/>Mindestvorschriften für Sicherheit und<br/>Gesundheitsschutz bei der<br/>Arbeitszeitgestaltung.</p> <p>2. Gegenstand dieser Richtlinie sind:</p> <p>a) die täglichen und wöchentlichen<br/>Mindestruhezeiten, der Mindestjahresurlaub,<br/>die Ruhepausen, und die wöchentliche<br/>Höchstarbeitszeit sowie</p> <p>b) bestimmte Aspekte der Nacht- und der<br/>Schichtarbeit sowie des Arbeitsrhythmus.</p> | <p>Unverändert</p> <p>Unverändert</p>                      |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>3. Diese Richtlinie findet unbeschadet des Artikels 17 Anwendung auf alle privaten oder öffentlichen Tätigkeitsbereiche im Sinne des Artikels 2 der Richtlinie 89/391/EWG, mit Ausnahme des Straßen-, Luft-, See- und Schienenverkehrs, der Binnenschifffahrt, der Seefischerei, anderer Tätigkeiten auf See sowie der Tätigkeiten der Ärzte in der Ausbildung.</p> <p>4. Die Bestimmungen der Richtlinie 89/391/EWG finden unbeschadet strengerer und/oder spezifischer Vorschriften in der vorliegenden Richtlinie auf die in Absatz 2 genannten Bereiche voll Anwendung.</p>                | <p>3.1. Diese Richtlinie findet unbeschadet des Artikels 17 Anwendung auf alle privaten oder öffentlichen Tätigkeitsbereiche im Sinne des Artikels 2 der Richtlinie 89/391/EWG.</p> <p>3.2. Diese Richtlinie gilt nicht für Seeleute gemäß Definition in der Richtlinie .../EG über eine Vereinbarung zur Regelung der Arbeitszeit für Seeleute.</p> <p>Unverändert</p> |
| <p>Artikel 2 - Begriffsbestimmungen</p> <p>Im Sinne dieser Richtlinie sind:</p> <p>1. Arbeitszeit: jede Zeitspanne, während der ein Arbeitnehmer gemäß den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und/oder Gepflogenheiten arbeitet, dem Arbeitgeber zur Verfügung steht und seine Tätigkeit ausübt oder Aufgaben wahrnimmt;</p> <p>2. Ruhezeit: jede Zeitspanne außerhalb der Arbeitszeit;</p> <p>3. Nachtzeit: jede, in den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften festgelegte Zeitspanne von mindestens sieben Stunden, welche auf jeden Fall die Zeitspanne zwischen 24 Uhr und 5 Uhr umfaßt;</p> | <p>Unverändert</p> <p>Unverändert</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 4. Nachtarbeiter:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| a) einerseits: jeder Arbeitnehmer, der während der Nachtzeit normalerweise mindestens drei Stunden seiner täglichen Arbeitszeit verrichtet; sowie                                                                                                                                                                                                                                              | Unverändert                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| b) andererseits: jeder Arbeitnehmer, der während der Nachtzeit gegebenenfalls einen bestimmten Teil seiner jährlichen Arbeitszeit verrichtet, der nach Wahl des jeweiligen Mitgliedstaats festgelegt wird:                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| i) nach Anhörung der Sozialpartner in den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften oder                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| ii) in Tarifverträgen oder Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern auf nationaler oder regionaler Ebene;                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 5. Schichtarbeit: jede Form der Arbeitsgestaltung kontinuierlicher oder nicht kontinuierlicher Art mit Belegschaften, bei der Arbeitnehmer nach einem bestimmten Zeitplan, auch im Rotationsturnus, sukzessive an den gleichen Arbeitsstellen eingesetzt werden, so daß sie ihre Arbeit innerhalb eines Tages oder Wochen umfassenden Zeitraums zu unterschiedlichen Zeiten verrichten müssen; | Unverändert                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 6. Schichtarbeiter: jeder in einem Schichtarbeitsplan eingesetzte Arbeitnehmer.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Unverändert                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Keine Bestimmung                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 7. <u>Mobile Arbeitnehmer:</u><br><u>Arbeitnehmer an Bord eines</u><br><u>Fischereifahrzeugs beschäftigt,</u><br><u>das unter der Flagge eines</u><br><u>Mitgliedstaats fährt; oder</u><br><u>Mitglieder des fahrenden oder</u><br><u>fliegenden Personals, die im</u><br><u>Dienste eines Unternehmens</u><br><u>stehen, das auf Rechnung Dritter</u> |

oder für eigene Rechnung  
Personen oder Güter im  
Schienen-, Straßen- und  
Luftverkehr oder der  
Binnenschifffahrt befördert.

8. Arbeit auf Offshore-Anlagen:  
Arbeit, die größtenteils auf oder  
von einer Offshore-Plattform  
(einschließlich Bohrplattformen)  
aus direkt oder indirekt im  
Zusammenhang mit der  
Aufschließung oder Gewinnung  
mineralischer Ressourcen  
durchgeführt wird, sowie  
Tauchen im Zusammenhang mit  
derartigen Tätigkeiten, entweder  
von einer Offshore-Anlage oder  
von einem Schiff aus.

9. Angemessene Ruhezeiten: die  
betroffenen Arbeitnehmer müssen  
über regelmäßige Ruhezeiten  
verfügen, die ausreichend sind, um  
sicherzustellen, daß die  
Beschäftigten nicht wegen  
Übermüdung, aufgrund langer  
Arbeitszeiten oder eines  
unregelmäßigen Arbeitsrhythmus  
sich selbst, ihre Kollegen oder  
andere Menschen verletzen und  
weder kurzfristig noch  
längerfristig ihre Gesundheit  
schädigen.

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                       |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|
| <p>ABSCHNITT II MINDESTRUHEZEITEN -<br/>SONSTIGE ASPEKTE DER<br/>ARBEITSZEITGESTALTUNG</p> <p>Artikel 3</p> <p>Tägliche Ruhezeit</p> <p>Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit jedem Arbeitnehmer pro 24-Stunden-Zeitraum eine Mindestruhezeit von elf zusammenhängenden Stunden gewährt wird.</p> <p>Artikel 4</p> <p>Ruhepause</p> <p>Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit jedem Arbeitnehmer bei einer täglichen Arbeitszeit von mehr als sechs Stunden eine Ruhepause gewährt wird; die Einzelheiten, insbesondere Dauer und Voraussetzung für die Gewährung dieser Ruhepause, werden in Tarifverträgen oder Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern oder in Ermangelung solcher Übereinkünfte in den innerstaatlichen Rechtsvorschriften festgelegt.</p> | <p>Unverändert</p> <p>Unverändert</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Artikel 5</p> <p>Wöchentliche Ruhezeit</p> <p>Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit jedem Arbeitnehmer pro Siebentageszeitraum eine kontinuierliche Mindestruhezeit von 24 Stunden zuzüglich der täglichen Ruhezeit von elf Stunden gemäß Artikel 3 gewährt wird.</p> | <p>Artikel 5</p> <p>Wöchentliche Ruhezeit</p> <p>Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit jedem Arbeitnehmer pro Siebentageszeitraum eine kontinuierliche Mindestruhezeit von 24 Stunden zuzüglich der täglichen Ruhezeit von elf Stunden gemäß Artikel 3 gewährt wird.</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                                                                                                                                                                                                                       |                                    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|
| <p>Die Mindestruhezeit gemäß Absatz 1 schließt grundsätzlich den Sonntag ein.</p> <p>Wenn objektive, technische der arbeitsorganisatorische Umstände dies rechtfertigen, kann eine Mindestruhezeit von 24 Stunden gewählt werden.</p> | <p>Entfällt</p> <p>Unverändert</p> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| <p>Artikel 6</p> <p>Wöchentliche Höchstarbeitszeit</p> <p>Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. die wöchentliche Arbeitszeit durch innerstaatliche Rechts- und Verwaltungsvorschriften oder in Tarifverträgen oder Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern festgelegt wird;</li> <li>2. die durchschnittliche Arbeitszeit pro Siebentageszeitraum 48 Stunden einschließlich der Überstunden nicht überschreitet.</li> </ol> <p>Artikel 7</p> <p>Jahresurlaub</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit jeder Arbeitnehmer einen bezahlten</li> </ol> | <p>Unverändert</p> |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| <p>Mindestjahresurlaub von vier Wochen nach Maßgabe der Bedingungen für die Inanspruchnahme und die Gewährung erhält, die in den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und/oder nach den einzelstaatlichen Gepflogenheiten vorgesehen sind.</p> <p>2. Der bezahlte Mindestjahresurlaub darf außer bei Beendigung des Arbeitsverhältnisses nicht durch eine finanzielle Vergütung ersetzt werden.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | <p>Unverändert</p> |
| <p>ABSCHNITT III NACHTARBEIT –<br/>SCHICHTARBEIT –<br/>ARBEITSRHYTHMUS</p> <p>Artikel 8</p> <p>Dauer der Nachtarbeit</p> <p>Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit:</p> <p>1. die normale Arbeitszeit für Nachtarbeiter im Durchschnitt acht Stunden pro 24-Stunden-Zeitraum nicht überschreitet.</p> <p>2. Nachtarbeiter, deren Arbeit mit besonderen Gefahren oder einer erheblichen körperlichen oder geistigen Anspannung verbunden ist, in einem 24-Stunden-Zeitraum, während dem sie Nachtarbeit verrichten, nicht mehr als acht Stunden arbeiten.</p> <p>Zum Zwecke dieser Nummer wird im Rahmen von einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und/oder Gepflogenheiten oder von Tarifverträgen oder Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern festgelegt, welche Arbeit unter Berücksichtigung der Auswirkungen der Nachtarbeit und der ihr</p> | <p>Unverändert</p> |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| <p>eigenen Risiken mit besonderen Gefahren oder einer erheblichen körperlichen und geistigen Anspannung verbunden ist.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                    |
| <p>Artikel 9</p> <p>Untersuchung des Gesundheitszustands von Nachtarbeitern und Versetzung auf Arbeitsstellen mit Tagarbeit</p> <p>1. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit:</p> <p>a) der Gesundheitszustand der Nachtarbeit vor Aufnahme der Arbeit und danach regelmäßig unentgeltlich untersucht wird;</p> <p>b) Nachtarbeiter mit gesundheitlichen Schwierigkeiten, die nachweislich damit verbunden sind, daß sie Nachtarbeit leisten, soweit jeweils möglich auf eine Arbeitsstelle mit Tagarbeit versetzt werden, für die sie geeignet sind.</p> <p>2. Die unentgeltliche Untersuchung des Gesundheitszustandes gemäß Absatz 1 Buchstabe a) unterliegt der ärztlichen Schweigepflicht.</p> <p>3. Die unentgeltliche Untersuchung des Gesundheitszustandes gemäß Absatz 1 Buchstabe a) kann im Rahmen des öffentlichen Gesundheitswesens durchgeführt werden.</p> | <p>Unverändert</p> |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| <p>Artikel 10</p> <p>Garantien für Arbeit während der Nachtzeit</p> <p>Die Mitgliedstaaten können die Arbeit bestimmter Gruppen von Nachtarbeitern, die im Zusammenhang mit der Arbeit während der Nachtzeit einem Sicherheits- oder Gesundheitsrisiko ausgesetzt sind, nach Maßgabe der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und/oder Gepflogenheiten von bestimmten Garantien abhängig machen.</p>                                                                                                          | <p>Unverändert</p> |
| <p>Artikel 11</p> <p>Unterrichtung bei regelmäßiger Inanspruchnahme von Nachtarbeitern</p> <p>Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit der Arbeitgeber bei regelmäßiger Inanspruchnahme von Nachtarbeitern die zuständigen Behörden auf Ersuchen davon in Kenntnis setzt.</p>                                                                                                                                                                                                          | <p>Unverändert</p> |
| <p>Artikel 12</p> <p>Sicherheits- und Gesundheitsschutz</p> <p>Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Nacht- und Schichtarbeitern hinsichtlich Sicherheit und Gesundheit in einem Masse Schutz zuteil wird, das der Art ihrer Arbeit Rechnung trägt;</li><li>2. die zur Sicherheit und zum Schutz der Gesundheit von Nacht- und Schichtarbeitern gebotenen Schutz- und Vorsorgeleistungen oder -mittel denen für die übrigen</li></ol> | <p>Unverändert</p> |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|
| <p>Arbeitnehmer entsprechen und jederzeit vorhanden sind.</p> <p>Artikel 13</p> <p>Arbeitsrhythmus</p> <p>Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit ein Arbeitgeber, der beabsichtigt, die Arbeit nach einem bestimmten Rhythmus zu gestalten, dem allgemeinen Grundsatz Rechnung trägt, daß die Arbeitsgestaltung dem Menschen angepaßt sein muß, insbesondere im Hinblick auf die Verringerung der eintönigen Arbeit und des maschinenbestimmten Arbeitsrhythmus, nach Maßgabe der Art der Tätigkeit und der Erfordernisse der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes, insbesondere was die Pausen während der Arbeitszeit betrifft.</p> | <p>Unverändert</p>                    |
| <p>ABSCHNITT IV SONSTIGE BESTIMMUNGEN</p> <p>Artikel 14</p> <p>Spezifischere Gemeinschaftsvorschriften</p> <p>Die Bestimmungen dieser Richtlinie gelten nicht, soweit andere Gemeinschaftsinstrumente spezifischere Vorschriften für bestimmte Beschäftigungen oder berufliche Tätigkeiten enthalten.</p> <p>Artikel 15</p> <p>Günstigere Vorschriften</p> <p>Das Recht der Mitgliedstaaten, für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz der Arbeitnehmer günstigere Rechts- und Verwaltungsvorschriften anzuwenden oder zu erlassen oder die Anwendung von für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz der Arbeitnehmer günstigeren Tarifverträgen</p>        | <p>Unverändert</p> <p>Unverändert</p> |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| <p>oder Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern zu fördern oder zu gestatten, bleibt unberührt.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                    |
| <p>Artikel 16</p> <p>Bezugszeiträume</p> <p>Die Mitgliedstaaten können für die Anwendung der folgenden Artikel einen Bezugszeitraum vorsehen, und zwar</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. für Artikel 5 (wöchentliche Ruhezeit) einen Bezugszeitraum bis zu 14 Tagen;</li> <li>2. für Artikel 6 (wöchentliche Höchstarbeitszeit) einen Bezugszeitraum bis zu vier Monaten.</li> </ol> <p>Die nach Artikel 7 gewährten Zeiten des bezahlten Jahresurlaubs sowie die Krankheitszeiten bleiben bei der Berechnung des Durchschnitts unberücksichtigt oder sind neutral;</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. für Artikel 8 (Dauer der Nachtarbeit) einen Bezugszeitraum, der nach Anhörung der Sozialpartner oder in Tarifverträgen oder Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern auf nationaler oder regionaler Ebene festgelegt wird.</li> </ol> <p>Fällt die aufgrund von Artikel 5 verlangte wöchentliche Mindestruhezeit von 24 Stunden in den Bezugszeitraum, so bleibt sie bei der Berechnung des Durchschnitts unberücksichtigt.</p> | <p>Unverändert</p> |
| <p>Artikel 17</p> <p>Abweichungen</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Unter Beachtung der allgemeinen Grundsätze des Schutzes der Sicherheit und der Gesundheit der Arbeitnehmer können die Mitgliedstaaten von den Artikeln 3, 4, 5, 6, 8</li> </ol>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                    |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>und 16 abweichen, wenn die Arbeitszeit wegen der besonderen Merkmale der ausgeübten Tätigkeit nicht gemessen und/oder nicht im voraus festgelegt wird oder von den Arbeitnehmern selbst festgelegt werden kann, und zwar insbesondere in bezug auf nachstehende Arbeitnehmer:</p> <p>a) leitende Angestellte oder sonstige Personen mit selbständiger Entscheidungsbefugnis;</p> <p>b) Arbeitskräfte, die Familienangehörige sind; oder</p> <p>c) Arbeitnehmer, die im liturgischen Bereich von Kirchen oder Religionsgemeinschaften beschäftigt sind.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | <p>Unverändert</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <p>2. Sofern die betroffenen Arbeitnehmer gleichwertige Ausgleichsruhezeiten oder in Ausnahmefällen, in denen die Gewährung solcher gleichwertigen Ausgleichsruhezeiten aus objektiven Gründen nicht möglich ist, einen angemessenen Schutz erhalten, kann im Wege von Rechts- und Verwaltungsvorschriften oder im Wege von Tarifverträgen oder Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern abgewichen werden:</p> <p>2.1. von den Artikeln 3, 4, 5, 8 und 16:</p> <p>a) bei Tätigkeiten, die durch eine Entfernung zwischen dem Arbeitsplatz und dem Wohnsitz des Arbeitnehmers oder durch eine Entfernung zwischen verschiedenen Arbeitsplätzen des Arbeitnehmers gekennzeichnet sind;</p> <p>b) für den Wach- und Schließdienst sowie die Dienstbereitschaft, die durch die Notwendigkeit gekennzeichnet sind, den Schutz von Sachen und Personen zu gewährleisten, und zwar insbesondere in bezug auf Wachpersonal oder Hausmeister oder Wach- und Schließunternehmen;</p> | <p>Unverändert</p> <p>2.1. von den Artikeln 3, 4, 5, 8 und 16:</p> <p>a) bei Tätigkeiten, die durch eine Entfernung zwischen dem Arbeitsplatz und dem Wohnsitz des Arbeitnehmers oder durch eine Entfernung zwischen verschiedenen Arbeitsplätzen des Arbeitnehmers gekennzeichnet sind, <u>insbesondere Zugpersonal in Zügen</u></p> <p>Unverändert</p> |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>c) bei Tätigkeiten, die dadurch gekennzeichnet sind, daß die Kontinuität des Dienstes oder der Produktion gewährleistet sein muß, und zwar insbesondere bei</p> <p>i) Aufnahme-, Behandlungs- und/oder Pflegediensten von Krankenhäusern oder ähnlichen Einrichtungen, Heimen sowie Gefängnissen,</p> <p>ii) Hafen- und Flughafenpersonal,</p> <p>iii) Presse-, Rundfunk-, Fernsehdiensten oder kinematographischer Produktion, Post oder Telekommunikation, Ambulanz-, Feuerwehr- oder Katastrophenschutzdiensten,</p> <p>iv) Gas-, Wasser- oder Stromversorgungsbetrieben, Hausmüllabfuhr oder Verbrennungsanlagen,</p> <p>v) Industriezweigen, in denen der Arbeitsprozeß aus technischen Gründen nicht unterbrochen werden kann,</p> <p>vi) Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten,</p> <p>vii) landwirtschaftlichen Tätigkeiten;</p> <p>d) im Falle eines vorhersehbaren übermäßigen Arbeitsanfalls, insbesondere</p> <p>i) in der Landwirtschaft,</p> <p>ii) im Fremdenverkehr,</p> <p>iii) im Postdienst;</p> | <p>Unverändert</p> <p>(i) Aufnahme-, Behandlungs- und/oder Pflegediensten von Krankenhäusern oder ähnlichen Einrichtungen, <u>einschließlich der Tätigkeiten von Ärzten in der Ausbildung, Heimen sowie Gefängnissen,</u></p> <p>(ii) <u>Arbeitnehmer, die direkt mit der Erbringung von Verkehrsleistungen befaßt sind, sowie</u> Hafen- und Flughafenpersonal,</p> <p>Unverändert</p> <p>iv) Gas-, <u>Erdöl</u>-, Wasser- oder Stromversorgungsbetrieben, Hausmüllabfuhr oder Verbrennungsanlagen,</p> <p>Unverändert</p> |
| <p>2.2. von den Artikeln 3, 4, 5, 8 und 16:</p> <p>a) unter den in Artikel 5 Absatz 4 der Richtlinie 89/391/EWG aufgeführten Bedingungen;</p> <p>b) im Falle eines Unfalls oder der Gefahr eines unmittelbar bevorstehenden Unfalls;</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | <p>Unverändert</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>2.3. von den Artikeln 3 und 5:</p> <p>a) wenn bei Schichtarbeit der Arbeitnehmer die Gruppe wechselt und zwischen dem Ende der Arbeit in einer Schichtgruppe und dem Beginn der Arbeit in der nächsten nicht in den Genuß der täglichen und/oder wöchentlichen Ruhezeit kommen kann;</p> <p>b) bei Tätigkeiten, bei denen die Arbeitszeiten über den Tag verteilt sind, insbesondere im Falle von Reinigungspersonal.</p> <p>Keine Bestimmung</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | <p>Unverändert</p> <p>2.4. <u>von Artikel 6: für einen Übergangszeitraum von sieben Jahren ab dem Datum der Verabschiedung der Richtlinie für Ärzte in der Ausbildung, sofern eine Vereinbarung zwischen den Sozialpartnern besteht. In keinem Fall darf die Zahl der wöchentlichen Arbeitsstunden einen Durchschnitt von 54 Stunden über einen Bezugszeitraum von vier Monaten überschreiten.</u></p> |
| <p>3. Von den Artikeln 3, 4, 5, 8 und 16 kann abgewichen werden im Wege von Tarifverträgen oder Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern auf nationaler oder regionaler Ebene oder, bei zwischen den Sozialpartnern getroffenen Abmachungen, im Wege von Tarifverträgen oder Vereinbarungen zwischen Sozialpartnern auf niedrigerer Ebene.</p> <p>Mitgliedstaaten, in denen es keine rechtliche Regelung gibt, wonach über die in dieser Richtlinie geregelten Fragen zwischen den Sozialpartnern auf nationaler oder regionaler Ebene Tarifverträge oder Vereinbarungen geschlossen werden können, oder Mitgliedstaaten, in denen es einen entsprechenden rechtlichen Rahmen gibt und innerhalb dessen Grenzen können im Einklang mit den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und/oder Gepflogenheiten Abweichungen von den Artikeln 3, 4, 5, 8 und 16 durch Tarifverträge oder Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern auf geeigneter kollektiver Ebene zulassen.</p> | <p>Unverändert</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |



|                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>anhand eines Vorschlags der Kommission, dem ein Evaluierungsbericht beigelegt ist, die Bestimmungen dieses Absatzes und befindet über das weitere Vorgehen.</p> <p>Keine Bestimmung</p> | <p><u>Artikel 17A</u></p> <p><u>Mobile Arbeitnehmer und Offshore-Arbeiten</u></p> <p><u>1. Die Bestimmungen der Artikel 3, 4, 5 und 8 gelten nicht für mobile Arbeitnehmer.</u></p> <p><u>2. Die Mitgliedstaaten werden jedoch mittels entsprechender Bestimmungen sicherstellen, daß die mobilen Arbeitnehmer Anspruch auf angemessene Ruhezeiten haben;</u></p> <p><u>3. Entsprechend den allgemeinen Grundsätzen zur Sicherheit und zum Gesundheitsschutz der Arbeitnehmer können die Mitgliedstaaten aus objektiven, technischen oder arbeitsorganisatorischen Gründen den in Artikel 16 Absatz 2 genannten Bezugszeitraum für mobile Arbeitnehmer oder für Arbeitnehmer, die hauptsächlich Offshore-Tätigkeiten ausführen, auf 12 Monate ausdehnen.</u></p> <p><u>4. Artikel 7 gilt nicht für am Ertrag beteiligte Fischer.</u></p> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| <p><u>Artikel 18</u></p> <p><u>Schlußbestimmungen</u></p> <p>1. a) Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie spätestens am 23. November 1996 nachzukommen, oder sie vergewissern sich spätestens zu diesem Zeitpunkt, daß die Sozialpartner mittels Vereinbarungen die erforderlichen Bestimmungen einführen; dabei sind die Mitgliedstaaten gehalten, die erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, damit sie jederzeit gewährleisten können, daß die von der Richtlinie vorgeschriebenen</p> | <p>Unverändert</p> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| <p>Ergebnisse erzielt werden.</p> <p>b) i) Es ist einem Mitgliedstaat jedoch freigestellt, Artikel 6 nicht anzuwenden, wenn er die allgemeinen Grundsätze der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer einhält und mit den erforderlichen Maßnahmen dafür sorgt, daß</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- kein Arbeitgeber von einem Arbeitnehmer verlangt, im Durchschnitt des in Artikel 16 Nummer 2 genannten Bezugszeitraums mehr als 48 Stunden innerhalb eines Siebentagezeitraums zu arbeiten, es sei denn der Arbeitnehmer hat sich hierzu bereit erklärt;</li><li>- keinem Arbeitnehmer Nachteile daraus entstehen, daß er nicht bereit ist, eine solche Arbeit zu leisten;</li><li>- der Arbeitgeber aktuelle Listen über alle Arbeitnehmer führt, die eine solche Arbeit leisten;</li><li>- die Listen den zuständigen Behörden zur Verfügung gestellt werden, die aus Gründen der Sicherheit und/oder des Schutzes der Gesundheit der Arbeitnehmer die Möglichkeit zur Überschreitung der wöchentlichen Höchstarbeitszeit unterbinden oder einschränken können;</li><li>- der Arbeitgeber die zuständigen Behörden auf Ersuchen darüber unterrichtet, welche Arbeitnehmer sich dazu bereit erklärt haben, im Durchschnitt des in Artikel 16 Nummer 2 genannten Bezugszeitraums mehr als 48 Stunden innerhalb eines Siebentagezeitraums zu arbeiten.</li></ul> <p>Vor Ablauf einer Frist von sieben Jahren ab dem in Buchstabe a) genannten Zeitpunkt überprüft der Rat anhand eines Vorschlags der Kommission, dem ein Evaluierungsbericht beigelegt ist, die Bestimmungen unter dieser Ziffer und befindet über das weitere Vorgehen.</p> | <p>Unverändert</p> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|

ii) Auch für die Anwendung des Artikels 7 ist es den Mitgliedstaaten freigestellt, eine Übergangszeit von höchstens drei Jahren ab dem in Buchstabe a) genannten Zeitpunkt in Anspruch zu nehmen, unter der Bedingung, daß während dieser Übergangszeit

Unverändert

- jeder Arbeitnehmer einen bezahlten Mindestjahresurlaub von drei Wochen nach Maßgabe der in den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und/oder nach den einzelstaatlichen Gepflogenheiten vorgesehenen Bedingungen für dessen Inanspruchnahme und Gewährung erhält und

- der bezahlte Jahresurlaub von drei Wochen außer im Falle der Beendigung des Arbeitsverhältnisses nicht durch eine finanzielle Vergütung ersetzt wird.

c) Die Mitgliedstaaten setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

2. Wenn die Mitgliedstaaten Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

Unverändert

3. Unbeschadet des Rechtes der Mitgliedstaaten, je nach der Entwicklung der Lage im Bereich der Arbeitszeit unterschiedliche Rechts- und Verwaltungsvorschriften sowie Vertragsvorschriften zu entwickeln, sofern die Mindestvorschriften dieser Richtlinie eingehalten werden, stellt die Durchführung dieser Richtlinie keine wirksame Rechtfertigung für eine Zurücknahme des allgemeinen Arbeitnehmerschutzes dar.

4. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                       |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|
| <p>oder bereits erlassen haben.</p> <p>5. Die Mitgliedstaaten erstatten der Kommission alle fünf Jahre Bericht über die Anwendung der Bestimmungen dieser Richtlinie in der Praxis und geben dabei die Standpunkte der Sozialpartner an.</p> <p>Die Kommission unterrichtet darüber das Europäische Parlament, den Rat, den Wirtschafts- und Sozialausschuß sowie den Beratenden Ausschuß für Sicherheit, Arbeitshygiene und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz.</p> <p>6. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament, dem Rat und dem Wirtschafts- und Sozialausschuß alle fünf Jahre einen Bericht über die Anwendung dieser Richtlinie unter Berücksichtigung der Absätze 1, 2, 3, 4 und 5 vor.</p> <p>Artikel 19</p> <p>Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.</p> <p>Geschehen zu Brüssel am 23. November 1993.</p> <p>Im Namen des Rates</p> <p>Der Präsident</p> <p>M. SMET</p> <p>(1) ABl. Nr. C 254 vom 9.10.1990, S. 4.</p> <p>(2) ABl. Nr. C 72 vom 18.3.1991, S. 95, und Beschluß vom 27. Oktober 1993 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).</p> <p>(3) ABl. Nr. C 60 vom 8.3.1991, S. 26.</p> <p>(4) ABl. Nr. L 183 vom 9.10.1990, S. 1.</p> | <p>Unverändert</p> <p>Unverändert</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|

## VORSCHLAG ÜBER DIE ARBEITSZEIT DES FAHRENDEN PERSONALS UND DER SELBSTÄNDIGEN KRAFTFAHRER IM STRASSENVERKEHR

### BEGRÜNDUNG

#### A. EINLEITUNG

1. Am 23. November 1993 erließ der Ministerrat die Richtlinie 93/104/EG<sup>1</sup> über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung, die auf Artikel 118 a EG-Vertrag beruht. Ziel der Richtlinie ist der Schutz der Arbeitnehmer vor einer Beeinträchtigung ihrer Sicherheit und ihrer Gesundheit infolge übermäßig langer Arbeitszeiten, unzureichender Ruhepausen oder einer unausgewogenen Arbeitsorganisation. Im ursprünglichen Richtlinienvorschlag der Kommission waren alle Wirtschaftssektoren und Tätigkeitsbereiche abgedeckt. Der Rat beschloß jedoch, bestimmte Sektoren und Tätigkeitsbereiche, darunter auch den Verkehrssektor, aus dem Anwendungsbereich der Richtlinie auszuschließen, mit der Begründung, daß für diese Sektoren und Tätigkeitsbereiche separate Maßnahmen vorgesehen werden könnten.
2. Am 15. Juli 1997 billigte die Kommission ein Weißbuch<sup>2</sup> zu den Sektoren und Tätigkeitsbereichen, die von der Arbeitszeitrichtlinie ausgeschlossen sind. Darin wurde die Notwendigkeit aufgezeigt, die Sicherheit und den Gesundheitsschutz der in diesen Sektoren und Tätigkeitsbereichen tätigen Arbeitnehmer angemessen zu gewährleisten, und wurden vier in Frage kommende Aktionsmöglichkeiten erläutert. Die Kommission sprach sich für den differenzierten Ansatz aus. Dieser sieht vor, daß die allgemeine Arbeitszeitrichtlinie auf alle "nicht-mobilen Arbeitnehmer" (nichtfahrendes und nichtfliegendes Personal) ausgedehnt wird und besondere sektorspezifische Rechtsvorschriften für "mobile Arbeitnehmer" (fahrendes und fliegendes Personal) eingeführt werden.
3. Im Oktober 1997 begannen die Sozialpartner des Straßenverkehrssektors im Rahmen eines paritätischen Ausschusses auf Gemeinschaftsebene zu sondieren, wie die Bestimmungen der Richtlinie 93/104/EG am besten angepaßt werden könnten, um den besonderen Gegebenheiten ihres Sektors Rechnung zu tragen. Aufgrund der in den darauffolgenden Monaten erzielten Fortschritte wurden aus den Sondierungsgesprächen Verhandlungen. Da in einer Reihe von Punkten eine Annäherung erzielt wurde, arbeiteten die Vertreter der Sozialpartner den Entwurf einer gemeinsamen Vereinbarung aus. Beiden Seiten gelang es nicht, bis zum 30. September 1998 eine Einigung zu erzielen. Die Kommission setzte die Sozialpartner davon in Kenntnis, daß sie einen Vorschlag unterbreiten würde, falls es bis zu diesem Datum zu keiner Einigung kommt.

---

<sup>1</sup> ABl. Nr. L 307, 13.12.93, S. 18

<sup>2</sup> KOM(97)334

4. Die Kommission legt nunmehr eigene Vorschläge für spezielle Arbeitszeitbestimmungen für den Straßenverkehrssektor vor. Zu dem entsprechenden Maßnahmenpaket gehört zunächst eine Einbeziehung des im Straßenverkehrsgewerbe tätigen nichtfahrenden Personals in die allgemeine Arbeitszeitrichtlinie 93/104/EG mit Bestimmungen über den Jahresurlaub, die Untersuchung des Gesundheitszustandes von Nachtarbeitnehmern, angemessene Ruhepausen und -zeiten sowie jährliche Höchstarbeitszeiten für alle Arbeitnehmer. Das Maßnahmenpaket beinhaltet ferner einen Vorschlag für eine Richtlinie, die für das gesamte im Straßenverkehrsgewerbe tätige fahrende Personal einschließlich im Werkverkehr Beschäftigter und selbständiger Kraftfahrer einbezieht
5. Der vorliegende Vorschlag gehört zum zweiten Teil dieses Maßnahmenpakets. Ziel dieses Vorschlags ist es, nicht nur den Gesundheitsschutz und die Sicherheit von Arbeitnehmern zu gewährleisten, sondern mögliche Wettbewerbsverzerrungen zu verhindern und die Sicherheit im Straßenverkehr zu verbessern. Der umfassende Anwendungsbereich des Vorschlags, der sowohl das gesamte fahrende Personal als auch alle selbständigen Kraftfahrer einbezieht, trägt dem Umstand Rechnung, daß in diesem Sektor ein äußerst starker Wettbewerbsdruck herrscht, und soll der Aufspaltung von Straßenverkehrsunternehmen in kleinere Einheiten entgegenwirken. In diesem Ansatz spiegelt sich auch die umfassende Anwendung der derzeit geltenden Verordnung (EWG) Nr. 3820/85<sup>3</sup> über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr auf das Verkehrsgewerbe wider.
6. Im Weißbuch der Kommission heißt es, daß im Werkverkehr Beschäftigte unter die Richtlinie 93/104/EG fallen. In dem an die Sozialpartner gerichteten Konsultationspapier vom 31. März 1998 vertrat die Kommission deutlich die Ansicht, daß sie die im Werkverkehr Beschäftigten nicht von der Richtlinie 93/104/EG ausnehmen würde, es sei denn, in den einschlägigen sektorspezifischen Rechtsvorschriften würde für einen gleichwertigen Schutz dieses Personenkreises gesorgt. Der vorliegende Vorschlag übernimmt einige Aspekte der Richtlinie und sieht hinsichtlich der wöchentlichen Höchstarbeitszeit günstigere Bestimmungen als die allgemeine Richtlinie vor, weshalb das fahrende Personal in diesen Vorschlag aufgenommen wurde.
7. In ihrem Weißbuch hatte die Kommission ursprünglich beabsichtigt, einige die Arbeitszeit betreffende Punkte in die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 aufzunehmen. Seit der Veröffentlichung dieses Diskussionspapiers hat sie jedoch die in der Orientierungsdebatte im Rat vom Oktober 1997 geäußerten Vorbehalte der Mitgliedstaaten berücksichtigt wie auch die Zurückhaltung des Verbandes der Arbeitgeber im Straßenverkehrsgewerbe. Ferner hat sie berücksichtigt, daß es wünschenswert wäre, Regelungen für ein breiteres Spektrum an Tätigkeiten zu treffen, die über die unmittelbar mit dem Fahrzeug zusammenhängenden Tätigkeiten wie Be- und Entladen hinausgehen. Des weiteren hat sie den unterschiedlichen Arbeitszeitregelungen der Mitgliedstaaten, die in den Bestimmungen der Richtlinie 93/104/EG zum Ausdruck kommen, Rechnung getragen und außerdem berücksichtigt, daß das Subsidiaritätsprinzip zum Tragen kommen muß. Schließlich hat sie die Erfordernis berücksichtigt, daß die Diskussion über die Arbeitszeit nicht durch Diskussionen über eine Überarbeitung der derzeitigen Bestimmungen der Verordnung beeinträchtigt werden darf. Aus den genannten Gründen dürfte eine Richtlinie der geeignetere Rechtsakt sein.

---

<sup>3</sup> Abl. Nr. L 370, 31.12.85, p.1

8. Dieser Vorschlag zielt darauf ab, die Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 zu ergänzen. Die Vorschriften betreffend Ruhepausen und Ruhezeiten sowie bestimmte andere spezifische Elemente der Verordnung werden daher für die betroffenen selbständigen Kraftfahrer und das fahrende Personal weiterhin Anwendung finden. Alle selbständigen Kraftfahrer und das fahrende Personal außerhalb des Anwendungsbereichs der Verordnung fallen hinsichtlich der Ruhepausen und Ruhezeiten unter die Vorschriften dieses Vorschlags.
9. Die Kommission hat jene Punkte der von den Sozialpartnern ausgearbeiteten Vereinbarung, hinsichtlich derer Konsens bestand, in den vorliegenden Vorschlag aufgenommen. Für Bereiche, in denen kein Konsens erzielt wurde, hat die Kommission eine Kompromißposition vorgeschlagen. Dies betrifft die folgenden Punkte :
  - Artikel 3: weitere Gültigkeit einer spezifischen Vorschrift der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85, nämlich die Möglichkeit einer maximalen Fahrzeit von bis zu 65 Stunden pro Woche im grenzüberschreitenden Personenverkehr, außer dem Linienverkehr. Dies zeigt die Flexibilität der Verordnung, wobei aber die Notwendigkeit der Einhaltung der durchschnittlichen wöchentlichen Arbeitszeit von 48 Stunden über einen Bezugszeitraum von 4 Monaten weiterhin sichergestellt wird und eine schriftliche Aufzeichnung solcher Gegebenheiten erfolgen muß;
  - Artikel 7 : Abweichungen : diese gelten für die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit, Ruhezeiten und Nacharbeit, unter der Voraussetzung, daß entsprechende Ausgleichsruhezeiten gewährt werden. Der Bezugszeitraum für die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit kann im Gegensatz zu einem 12monatigen Zeitraum in der allgemeinen Arbeitszeitrichtlinie nur auf 6 Monate ausgeweitet werden. Dadurch wird das Gleichgewicht eines engeren Bezugszeitraums sichergestellt, in dem eine zusätzliche Flexibilität durch die Abweichungen ausgeübt werden kann. Mit einbezogen wurde ebenfalls eine Abweichung, die einen durch zwei Phasen längeren Bezugszeitraum von bis zu 12 Monaten ermöglicht, sofern eine niedrigere durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit von 35 Stunden besteht. Dies spiegelt das Ziel des Vorschlags wider, eine kürzere wöchentliche Arbeitszeit zu fördern.
  - Artikel 10 und 11 : Einbeziehung einer Bestimmung über Sanktionen und Vorschrift, daß alle zwei Jahre ein Bericht über die Umsetzung der vorgeschlagenen Richtlinie und der Entwicklungen in diesem Bereich vorzulegen ist.
  - Einbeziehung von selbständigen Kraftfahrern in den Anwendungsbereich der Richtlinie.

## **B BEGRÜNDUNG FÜR EINE MASSNAHME AUF GEMEINSCHAFTSEBENE**

### **I. Subsidiarität**

- a) Welche Ziele werden angesichts der Verpflichtungen der Gemeinschaft mit der geplanten Maßnahmen verfolgt?

Der vorliegende Vorschlag gehört zu einem abgestimmten Maßnahmenpaket, durch das die Vorschriften der Richtlinie 93/104/EG des Rates sektorspezifisch auf alle Tätigkeiten im Straßenverkehrsgewerbe ausgedehnt werden sollen, wobei gemäß Artikel 118 a EG-Vertrag der Erfordernis, die Sicherheit und die Gesundheit der Arbeitnehmer zu schützen, und gemäß Artikel 75 EG-Vertrag der Erfordernis, die Arbeitsbedingungen sowie die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern und keine Wettbewerbsverzerrungen hervorzurufen, Rechnung zu tragen ist.

- b) Ist die Gemeinschaft für die geplante Maßnahmen ausschließlich oder gemeinsam mit den Mitgliedstaaten zuständig?

In Artikel 118 a ist festgelegt, daß sich die Mitgliedstaaten bemühen, die Verbesserung insbesondere der Arbeitsumwelt zu fördern, und der Rat als Beitrag zur Verwirklichung dieses Ziels durch Richtlinien entsprechende Mindestvorschriften erläßt. Desgleichen heißt es in Artikel 75, daß der Rat zur Durchführung der gemeinsamen Verkehrspolitik gemeinsame Regeln aufstellt.

- c) Welche Lösung ist am wirksamsten, wenn man die Möglichkeiten der Gemeinschaft mit denen der Mitgliedstaaten vergleicht?

Die Arbeitszeitvorschriften der Mitgliedstaaten sind von der Form und vom Detaillierungsgrad her unterschiedlich. Kohärente Bestimmungen, die den Mindestvorschriften der Richtlinie 93/104/EG des Rates entsprechen und den besonderen Gegebenheiten des Straßenverkehrsgewerbes Rechnung tragen, lassen sich nur auf Gemeinschaftsebene festlegen. Darüber hinaus greift dieser Vorschlag Punkte auf, hinsichtlich derer ein Konsens der Sozialpartner auf europäischer Ebene erreicht wurde. Ferner wird mit ihm sichergestellt, daß entsprechende Vorschriften gemeinschaftsweit Anwendung finden. Die Umsetzung solcher Maßnahmen im Rahmen eines Maßnahmenpakets der Gemeinschaft ist daher effizienter, als Einzellösungen auf der Ebene der Mitgliedstaaten anzustreben.

- d) Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Gemeinschaft?

Um die gewünschten Ergebnisse zu erzielen, ist eine gemeinschaftsweite Regelung erforderlich. Zur Wahrung der Kohärenz mit dem allgemeinen Rechtsakt, der Richtlinie 93/104/EG des Rates, ist eine Richtlinie angebracht.

e) Ist eine einheitliche Regelung erforderlich, oder genügt eine Richtlinie?

In Anbetracht der derzeit in den Mitgliedstaaten auf diesem Gebiet geltenden unterschiedlichen Regelungen ist eine Richtlinie angebracht.

## C. ERLÄUTERUNG EINZELNER ARTIKEL DER VORGESCHLAGENEN RICHTLINIE DES RATES

### Artikel 1

In Artikel 1 werden Gegenstand und Anwendungsbereich der Richtlinie festgelegt. Für das fahrende Personal und die selbständigen Kraftfahrer gelten Mindestvorschriften für die Arbeitszeit, um ihren Gesundheitsschutz und ihre Sicherheit zu gewährleisten. In diesem Artikel heißt es, daß in den Fällen, in denen die Bestimmungen dieser Richtlinie für den Personenkreis, für den sie bestimmt ist, speziellere Vorschriften als die Richtlinie 93/104/EG vorsieht, die Bestimmungen der spezifischeren Richtlinie Vorrang haben. Dadurch wird sichergestellt, daß fahrendes Personal, das im Straßenverkehr tätig und bei Unternehmen beschäftigt ist, die Werkverkehr durchführen, unter diese Bestimmungen fällt. So wird der Status der Richtlinie in bezug auf die Vorschriften der Verordnung des Rates (EWG) Nr. 3820/85 klar.

### Artikel 2

1. In Artikel 2 wird der Begriff Arbeitszeit im Sinne der Richtlinie definiert. Dabei wird zwischen der Arbeitszeit selbständiger Kraftfahrer und der Arbeitszeit des fahrenden Personals unterschieden. Die Einbeziehung von administrativen Arbeiten und der Arbeitsbereitschaft in die Arbeitszeit der zuerst genannten Berufsgruppe wird als unzweckmäßig betrachtet, da 1.) ein Unternehmer einen erheblich umfassenderen und komplexeren Verwaltungsaufwand zu betreiben hat als ein Arbeitnehmer und 2.) in der Regel nur ein Arbeitnehmer zur Arbeitsbereitschaft herangezogen wird. Die Definition der Arbeitszeit des fahrenden Personals entspricht weitgehend dem zwischen den Sozialpartnern erzielten Konsens.
2. Auf die Begriffe "Arbeitsbereitschaft" und "Bereitschaftsdienst" wird ausführlich eingegangen, da zwischen diesen beiden Tätigkeiten Unterschiede bestehen. Die Bereitschaftsdienstzeiten werden nicht zur Arbeitszeit gezählt, da es sich hierbei um Zeiten handelt, in denen die Bereitschaft zur Arbeitsaufnahme gegeben ist, ohne daß damit jedoch besondere Pflichten verbunden sind.
3. Die Mitgliedstaaten verfolgen hinsichtlich der Arbeitszeit verschiedene Ansätze und nehmen unterschiedliche Abgrenzungen vor, während der Ansatz der Kommission in diesem Bereich auf der von den Sozialpartnern auf europäischer Ebene geleisteten Vorarbeit aufbaut. Dieser Unterschied erleichterte es den Sozialpartnern, Konsens in einem weiteren Punkt zu erzielen, nämlich hinsichtlich der wöchentlichen Höchstarbeitszeit von 60 Stunden, die auch in diesen Vorschlag aufgenommen wurde.

4. Der Begriff "fahrendes Personal" umfaßt auch alle Praktikanten und Lehrlinge und übernimmt somit Teile der Definition in Artikel 3 Absatz a der Richtlinie 89/391/EWG<sup>4</sup> des Rates über die Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer bei der Arbeit und in Artikel 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1408/71<sup>5</sup> des Rates zur Anwendung der Systeme der sozialen Sicherheit auf Arbeitnehmer und deren Familien, die innerhalb der Gemeinschaft zu- und abwandern.
5. Die Begriffe "Ruhezeit" und "Woche" entsprechen denen der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates.
6. Die Begriffe "Nachtarbeit" und "Nachtarbeitnehmer" sind an die entsprechenden Begriffsbestimmungen der Richtlinie 93/104/EG angelehnt.

### Artikel 3

1. Die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit von 48 Stunden und der Bezugszeitraum von vier Monaten entsprechen den Artikeln 6 und 16 der Richtlinie 93/104/EG.
2. Die absolute Höchstarbeitszeit von 60 Stunden pro Woche spiegelt den von den Sozialpartnern erzielten Konsens wider. Überdies entspricht sie den Ergebnissen einer gemeinsamen Studie der Sozialpartner, derzufolge das im Straßenverkehrsgewerbe tätige fahrende Personal in den meisten Mitgliedstaaten einschließlich Mehrarbeitszeit 60 Stunden oder weniger pro Woche arbeitet.
3. Die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates sieht bestimmte Ausnahmen vor, die über die in der vorliegenden Richtlinie festgelegten Normen hinausgehen. Diese Ausnahmen wurden im Rahmen der vorliegenden Richtlinie berücksichtigt, damit die Kohärenz zwischen den beiden Rechtsakten gewährleistet ist. Artikel 6 Absatz 1 sieht eine flexible Regelung für den grenzüberschreitenden Personenbeförderungsverkehr außer dem Linienverkehr vor, wobei eine maximale Fahrzeit von 65 Stunden pro Woche zulässig ist. Dies ist im Rahmen der durchschnittlichen wöchentlichen Höchstarbeitszeit zulässig und wird auch in den Vorschriften von Artikel 8 dieser Richtlinie aufscheinen müssen.
4. Um sicherzustellen, daß die Aufzeichnungen exakt geführt werden und Arbeitgeber nicht zu Unrecht haftbar gemacht werden, wenn ein Arbeitnehmer für zwei verschiedene Unternehmen arbeitet, wird dem Arbeitnehmer zur Auflage gemacht, seine Arbeitgeber über die in dem anderen Unternehmen geleisteten Arbeitsstunden zu unterrichten.

---

<sup>4</sup> ABl. Nr. L 183, 29.6.1989, S.1

<sup>5</sup> ABl. Nr. L 149, 5.7.1971, S. 2

#### Artikel 4

1. Um die Einhaltung der Rechtsvorschriften zu erleichtern und die Kohärenz mit den derzeit geltenden Gemeinschaftsvorschriften zu gewährleisten, gelten für das fahrende Personal und für selbständige Kraftfahrer, die zur Zeit unter die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates fallen, die die Ruhepausen betreffenden Bestimmungen dieser Verordnung weiter.
2. Allerdings wurde im Einklang mit den Bestimmungen der allgemeinen Arbeitszeitrichtlinie für das gesamte fahrende Personal und alle selbständigen Kraftfahrer eine zusätzliche Auflage eingeführt: eine zwingend vorgeschriebene Ruhepause nach einer Arbeitszeit von maximal sechs Stunden. Diese Bestimmung entspricht dem von den Sozialpartnern vereinbarten Rahmen und ist so konzipiert, daß sie mit den Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vereinbar ist.

#### Artikel 5

1. Während die Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 betreffend die Ruhezeiten weiter gelten, werden die entsprechenden Vorschriften der Richtlinie 93/104/EG des Rates auf Arbeitnehmer ausgedehnt, die bei der Ausübung ihrer Arbeit unterwegs sind und dieser Verordnung nicht unterliegen.
2. Die zusätzliche Klausel, nach der die tägliche Ruhezeit des fahrenden Personals um höchstens eine Stunde verkürzt werden kann, wurde von den Sozialpartnern akzeptiert, um den besonderen Gegebenheiten des Straßenverkehrsgewerbes Rechnung zu tragen.

#### Artikel 6

1. Die Bestimmungen über die Nachtarbeiter entsprechen dem zwischen den Sozialpartnern erzielten Konsens. Sie stellen einen Kompromiß dar, wobei von der absoluten Bestimmung der allgemeinen Arbeitszeitrichtlinie, derzufolge die normale Arbeitszeit für Nachtarbeiter acht Stunden pro 24-Stunden-Zeitraum nicht überschreiten darf, abgegangen wurde zugunsten einer etwas breiter gefaßten Definition des Begriffs "Nachtarbeiter" und eines eng definierten gemeinsamen Bezugszeitraums.
2. Eine den Ausgleich betreffende Klausel sowie Maßnahmen zum Schutz vor Diskriminierung waren auch in dem Entwurf einer Vereinbarung zwischen den Sozialpartnern als unstrittiger Themenkomplex enthalten und wurden in den vorliegenden Vorschlag übernommen. Der Ausgleich ist nur zulässig, wenn er nicht geeignet ist, die Sicherheit im Straßenverkehr zu gefährden und greift die entsprechende Bestimmung in Artikel 10 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates auf.

### Artikel 7

1. Dieser Artikel ist weitgehend an die in der allgemeinen Arbeitszeitrichtlinie festgelegten Abweichungen angelehnt. Die betreffenden Bestimmungen sehen vor, daß die Mitgliedstaaten durch einzelstaatliche Rechts- und Verwaltungsvorschriften, Kollektivverträge und Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern von den Vorschriften der Richtlinie abweichen können, sofern gleichwertige Ausgleichsruhezeiten gewährt werden. Die Möglichkeit, abweichende Regelungen im Rahmen von Betriebsvereinbarungen zu treffen, ist in der vorliegenden Richtlinie nicht vorgesehen, da sie sektorspezifisch ist, Mindestvorschriften für das gesamte Straßenverkehrsgewerbe festlegt und daher keine Handhabe dafür bieten darf, den sozialen Grundschutz innerhalb der Branche generell zu reduzieren.
2. Die Mitgliedstaaten dürfen hinsichtlich der durchschnittlichen Höchstarbeitszeit den Bezugszeitraum von vier Monaten auf bis zu sechs Monate verlängern. Eine Abweichung von den die Ruhepausen betreffenden Bestimmungen ist nicht zulässig. Beide Bestimmungen sind enger als die entsprechenden Vorschriften der allgemeinen Arbeitszeitrichtlinie gefaßt und bringen zum Ausdruck, daß die Straßenverkehrssicherheit als vorrangiges Anliegen behandelt werden sollte. Eine zusätzliche Abweichung, die in den Vorschlag einbezogen wurde, betrifft die von verschiedenen Mitgliedstaaten vorgeschlagene Reduzierung der durchschnittlichen wöchentlichen Arbeitszeit. Diese Einbeziehung spiegelt das Ziel des Vorschlags wider, eine kürzere wöchentliche Arbeitszeit zu fördern.
3. Die Fahrpläne für die Personenbeförderung im Linienverkehr dürfen in der Regel kürzere Ruhepausen vorsehen. Diese Ausnahme entspricht der genannten Regelung, wobei gleichzeitig die in Artikel 4 genannte zusammengesetzte Mindestzeit eingehalten wird.

### Artikel 8

Damit die Arbeitnehmer über ihre Rechte aufgrund der vorliegenden Richtlinie informiert sind, sind - wie dies bei anderen Rechtsvorschriften im Bereich Gesundheit und Sicherheit üblich ist - die Richtlinie sowie die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften für ihre Umsetzung und andere einschlägigen Vereinbarungen vom Arbeitnehmer in geeigneter Weise zur Einsichtnahme auszulegen. Die Verpflichtung, Aufzeichnungen der Fälle, in denen die durchschnittliche Höchstarbeitszeit von 48 Stunden wöchentlich überschritten wird, zwei Jahre lang aufzubewahren, entspricht den Bestimmungen des Artikels 18 Absatz 1 Buchstabe b der allgemeinen Arbeitszeitrichtlinie.

#### Artikel 9

Artikel 10 entspricht den Bestimmungen des Artikels 15 der allgemeinen Richtlinie und verdeutlicht, daß der vorliegende Vorschlag für Vorschriften auf dem Gebiet des Gesundheitsschutzes und der Sicherheit in der Branche Maßstäbe setzt.

#### Artikel 10

Hierbei handelt es sich um eine Standardbestimmung, in der Sanktionen für den Fall der Nichteinhaltung der Richtlinie festgelegt sind.

#### Artikel 11

1. Die Schlußbestimmungen entsprechen denen des Artikels 18 der allgemeinen Richtlinie.
2. Da die vorliegende Richtlinie sektorspezifisch ist und ein Bezug zu den Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates besteht, erscheint es zweckmäßig, einen umfassenden Bericht über die Durchführung dieser beiden Rechtsakte durch die Mitgliedstaaten vorzusehen, wobei der Berichtszeitraum für beide gleich ist. Dadurch ist eine schnellere und umfassendere Gesamtschau der sozialen Fragen im Straßenverkehrsgewerbe möglich.

#### Artikel 12

Es handelt sich hierbei um eine Standardbestimmung.

## VORSCHLAG FÜR EINE RICHTLINIE DES RATES

über die Arbeitszeit des fahrenden Personals und der selbständigen Kraftfahrer  
im Straßenverkehr

98/0319 (SYN)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf die Artikel 75 und 118 a,

auf Vorschlag der Kommission<sup>1</sup>,

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament<sup>2</sup>,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>3</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Nach Artikel 75 des Vertrages stellt der Rat unter anderem gemeinsame Regeln für den Straßenverkehr auf und erläßt Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit; dieser Artikel bietet die geeignete rechtliche Grundlage insbesondere für die Verabschiedung gemeinsamer Regeln betreffend die Arbeitszeit von selbständigen Kraftfahrern im Straßenverkehr;

Nach Artikel 118 a des Vertrages erläßt der Rat durch Richtlinien Mindestvorschriften, die die Verbesserung insbesondere der Arbeitsumwelt fördern, um die Sicherheit und die Gesundheit der Arbeitnehmer verstärkt zu schützen.

In der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr<sup>4</sup> wurden gemeinsame Regeln für die Lenk- und Ruhezeiten von Fahrern festgelegt. Andere für den Straßenverkehr maßgebliche Arbeitszeitaspekte sind in dieser Verordnung nicht erfaßt.

---

1

2

3

<sup>4</sup> ABl. Nr. L 370, 31.12.85, S. 1

Die Richtlinie 93/104/EG des Rates<sup>5</sup> über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung enthält Mindestvorschriften für Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeitszeitgestaltung, die für alle privaten und öffentlichen Tätigkeitsbereiche gelten, wobei unter anderem der Straßen-, Luft-, See- und Schienenverkehr und die Binnenschifffahrt ausgeschlossen sind.

In den Erwägungsgründen dieser Richtlinie erkannte der Rat an, daß es in bestimmten Sektoren und für bestimmte Tätigkeiten, die nicht unter diese Richtlinie fallen, erforderlich sein könnte, getrennte Maßnahmen hinsichtlich der Arbeitszeitgestaltung zu treffen.

Zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr, zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen und zur Förderung besserer Arbeitsbedingungen im Straßenverkehr ist es daher erforderlich, daß für das gesamte fahrende Personal dieser Branche und für alle selbständigen Kraftfahrer Mindestvorschriften für die Arbeitszeit gelten.

Die Vorschriften dieser Richtlinie stellen stärker auf das im Straßenverkehr fahrende Personal ab als bestimmte Vorschriften der geänderten Richtlinie 93/104/EG und haben somit nach Artikel 14 der zuletzt genannten Richtlinie Vorrang.

Zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr, zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen und zur Gewährleistung der Sicherheit und Gesundheit des fahrenden Personals sowie der selbständigen Kraftfahrer sind diesem Personenkreis tägliche und wöchentliche Mindestruhezeiten sowie angemessene Ruhepausen zu gewähren. Ferner muß eine Höchstgrenze für die wöchentliche Arbeitszeit festgelegt werden.

Die Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr, die die Ruhezeiten und Ruhepausen regeln, haben für bestimmte Kategorien des fahrenden Personals und der selbständigen Kraftfahrer weiter Geltung.

Die Vorschriften der genannten Verordnung über die Lenkzeiten werden durch die Arbeitszeitbestimmungen dieser Richtlinie ergänzt.

Trotz intensiver Verhandlungen zwischen den Sozialpartnern kam keine Vereinbarung über das im Straßenverkehr tätige fahrende Personal zustande, die im Einklang mit Artikel 4 Absatz 2 des Abkommens über die Sozialpolitik durch eine Entscheidung des Rates auf Vorschlag der Kommission hätte in Kraft gesetzt werden können.

Die Richtlinie 93/104/EG wird durch die Richtlinie .../EG vom dd/mm/yy geändert, damit ihre Vorschriften auf das fahrende und fliegende Personal in den Branchen und Tätigkeitsbereichen Anwendung findet, die derzeit von der Richtlinie ausgenommen sind. Außerdem wird damit bezweckt, einen Mindestschutz für das im Straßenverkehr tätige fahrende Personal zu gewährleisten. Dieser Mindestschutz umfaßt die bestehenden Bestimmungen über den Jahresurlaub und bestimmte grundlegende Vorschriften für Nachtarbeiter einschließlich Untersuchungen des Gesundheitszustandes.

---

<sup>5</sup> ABl. Nr. L 307, 13.12.93, p. 18

Untersuchungen zeigen, daß der menschliche Organismus während der Nacht besonders empfindlich auf Störungen in seiner Umgebung und auf bestimmte belastende Formen der Arbeitsorganisation reagiert und daß über lange Zeit währende Nachtarbeit für die Gesundheit der Arbeitnehmer nachteilig sein und ihre Sicherheit sowie die Straßenverkehrssicherheit ganz allgemein gefährden kann.

Infolgedessen müssen die Zeiten, in denen Nachtarbeit einschließlich Mehrarbeitszeiten geleistet werden, eingeschränkt werden und die Arbeitgeber für Nachtarbeiter und Angehörige des fahrenden Personals, die die wöchentliche durchschnittliche Höchstarbeitszeit von 48 Stunden überschreiten, Arbeitszeitznachweise führen.

Die Nachtarbeiter sollten einen angemessenen Ausgleich für ihre Tätigkeit erhalten und in ihrer beruflichen Weiterbildungs- und Aufstiegsmöglichkeiten nicht benachteiligt werden.

Die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 ermöglicht Fahrern, die unter Artikel 6 Absätze 4 und 5 fallen, eine Fahrzeit von bis zu 65 Stunden pro Woche; die wöchentliche Fahrzeit von Fahrern ist gemäß Artikel 3 dieser Richtlinie auf 60 Stunden begrenzt; Fahrer, die unter Artikel 6 Absätze 4 und 5 der zitierten Verordnung Nr. 3820/85 fallen, sollen die Möglichkeit haben, weiterhin bis zu 65 Stunden zu fahren, sofern die durchschnittliche wöchentliche Höchstarbeitszeit in einem Zeitraum von 4 Monaten 48 Stunden nicht überschreitet.

Die Kommission sollte die Durchführung dieser Richtlinie und die Entwicklungen auf diesem Gebiet in den Mitgliedstaaten verfolgen und dem Rat, dem Europäischen Parlament sowie dem Wirtschafts- und Sozialausschuß einen Bericht über die Anwendung der Bestimmungen vorlegen.

Je nach Lage des Falles müssen die Mitgliedstaaten oder die Sozialpartner die Möglichkeit haben, von einzelnen Bestimmungen dieser Richtlinie abzuweichen. Im Falle einer Abweichung müssen jedoch den betroffenen Arbeitnehmern in der Regel gleichwertige Ausgleichsruhezeiten gewährt werden.

Die Ziele der geplanten Maßnahmen können nach den in Artikel 3 b des Vertrages genannten Prinzipien der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit auf der Ebene der Mitgliedstaaten nicht im gleichen Maße erreicht werden, soweit es darum geht, in der Gemeinschaft für alle Arbeitnehmer hinsichtlich der Arbeitszeit einen angemessenen Schutz ihrer Sicherheit und Gesundheit zu gewährleisten. In Anbetracht des Umfangs und der Auswirkungen der geplanten Maßnahmen können diese Ziele besser auf Gemeinschaftsebene durch Mindestbestimmungen für die gesamte Europäische Gemeinschaft erreicht werden -

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

## **Artikel 1**

### **Gegenstand und Anwendungsbereich**

- (1) Zweck dieser Richtlinie ist es, Mindestvorschriften für den Gesundheitsschutz und die Sicherheit im Zusammenhang mit der Arbeitszeit für im Straßenverkehr tätiges Personal festzulegen und die Sicherheit im Straßenverkehr zu verbessern.
- (2) Diese Richtlinie gilt für das gesamte im Straßenverkehr tätige fahrende Personal aller Unternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat sowie für die in einem Mitgliedstaat ansässigen selbständigen Kraftfahrer.
- (3) Diese Richtlinie enthält speziellere Gemeinschaftsvorschriften für das fahrende Personal im Straßenverkehr und hat gemäß Artikel 14 der Richtlinie 93/104/EG des Rates Vorrang vor den einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie 93/104/EG des Rates, geändert durch die Richtlinie .../EG des Rates.
- (4) Diese Richtlinie findet unbeschadet der Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 Anwendung.

## **Artikel 2**

### **Begriffsbestimmungen**

Für die Zwecke dieser Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. "Arbeitszeit" ist
  - (a) bei selbständigen Kraftfahrern die Zeit, während der sie die folgenden Tätigkeiten ausführen:
    - (i) Fahren,
    - (ii) Be- und Entladen,
    - (iii) bei Linien- und Reisebussen Hilfe beim Ein- und Aussteigen der Fahrgäste,
    - (iv) Fahrzeugreinigung,
    - (v) Sicherheitskontrolle des Fahrzeugs und der Ladung,
    - (vi) andere Arbeiten, die dazu dienen, die Sicherheit des Fahrzeugs, der Ladung und der Fahrgäste zu gewährleisten,
    - (vii) technische Wartung des Fahrzeugs,
  - (b) beim fahrenden Personal die Zeit vom Beginn bis zum Ende der Arbeit, d. H. Sämtlicher Tätigkeiten sowie der Arbeitsbereitschaft, ohne Ruhepausen.

Die Tätigkeiten beinhalten insbesondere

- (i) Fahren,
- (ii) Be- und Entladen,

- (iii) bei Linien- und Reisebussen Hilfe beim Ein- und Aussteigen der Fahrgäste,
- (iv) Fahrzeugreinigung,
- (v) Sicherheitskontrolle des Fahrzeugs und der Ladung,
- (vi) andere Arbeiten, die dazu dienen, die Sicherheit des Fahrzeugs, der Ladung und der Fahrgäste zu gewährleisten,
- (vii) technische Wartung des Fahrzeugs,
- (viii) administrative Arbeiten

2. "Arbeitsbereitschaft" ist die Zeit, während der sich das fahrende Personal am Arbeitsplatz bereit hält, um die volle Arbeitstätigkeit, gegebenenfalls auch von sich aus, aufzunehmen, wobei in der Regel gewisse Pflichten anfallen.

"Bereitschaftsdienst" ist die Zeit, während der das fahrende Personal zwar zur Arbeitsaufnahme zur Verfügung steht, jedoch keine Pflichten zu erfüllen hat. Bereitschaftsdienste sind dem fahrenden Personal im voraus anzukündigen; hierfür gelten die Bedingungen, die zwischen den Sozialpartnern auf der in den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten vorgesehenen Ebene und gemäß den einzelstaatlichen Bestimmungen vereinbart wurden.

Unbeschadet der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten und der zwischen den Sozialpartnern getroffenen Vereinbarungen, die einen Ausgleich oder eine Begrenzung der entsprechenden Zeiten vorsehen, gelten Bereitschaftsdienste nicht als Arbeitszeit im Sinne der Artikel 3 und 7 dieser Richtlinie.

3. "Fahrendes Personal" sind alle Arbeitnehmer einschließlich Auszubildender und Praktikanten, die im Straßenverkehrsgewerbe tätig sind und zu dem Personal gehören, das im Rahmen seiner Tätigkeit fahrend unterwegs ist.
4. "Ruhezeit" ist jede ununterbrochene Zeitspanne von mindestens einer Stunde, während der das fahrende Personal oder der selbständige Kraftfahrer frei über seine Zeit verfügen kann.
5. "Woche" ist der Zeitraum von Montag 00.00 Uhr bis Sonntag 24.00 Uhr.
6. "Nachtzeit" ist jede in den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften festgelegte Zeitspanne von mindestens sieben Stunden, welche auf jeden Fall die Zeit zwischen 24 Uhr und 5 Uhr umfaßt.
7. "Nachtarbeit" ist Arbeit während einer Arbeitszeit, die mehr als zwei Stunden der Nachtzeit umfaßt.
8. "Nachtarbeitnehmer" sind fahrendes Personal und selbständige Kraftfahrer, die
- (i) normalerweise Nachtarbeit leisten
  - (ii) oder während der Nachtzeit einen bestimmten Teil ihrer jährlichen Arbeitszeit leisten, der nach Anhörung der Sozialpartner in den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften festgelegt wird.

### **Artikel 3** **Wöchentliche Höchstarbeitszeit**

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit folgendes gewährleistet ist:

1. Die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit darf 48 Stunden nicht überschreiten. Die wöchentliche Höchstarbeitszeit kann bis zu 60 Stunden betragen, sofern der für einen Zeitraum von vier Monaten berechnete Wochendurchschnitt 48 Stunden nicht übersteigt. Dies gilt unbeschadet der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85, Artikel 6, Absätze 4 und 5, sofern die betroffenen selbständigen Kraftfahrer und das betroffene fahrende Personal die durchschnittliche wöchentliche Höchstarbeitszeit von 48 Stunden in einem Zeitraum von 4 Monaten nicht überschreiten.
2. Für das fahrende Personal werden die Arbeitszeiten bei verschiedenen Arbeitgebern zusammengerechnet. Der betreffende Mitarbeiter hat seinen Arbeitgeber schriftlich über die bei einem anderen Arbeitgeber geleistete Arbeitszeit zu unterrichten.

### **Artikel 4** **Ruhepausen**

Unbeschadet des Schutzes, der durch die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr gewährleistet wird, dürfen das fahrende Personal und die selbständigen Kraftfahrer die in Artikel 2 Absatz 1 genannten Tätigkeiten auf keinen Fall länger als sechs Stunden hintereinander ohne Ruhepause verrichten. Die Arbeit ist bei einer Gesamtarbeitszeit von sechs bis neun Stunden durch eine Ruhepause von mindestens 30 Minuten und bei einer Gesamtarbeitszeit von mehr als neun Stunden durch eine Ruhepause von mindestens 45 Minuten zu unterbrechen. Die Pausen können auch in Zeitabschnitte von jeweils mindestens 15 Minuten aufgeteilt werden.

### **Artikel 5** **Ruhezeiten**

- (1) Für das fahrende Personal und für selbständige Kraftfahrer, die unter die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates fallen, gelten die darin festgelegten Ruhezeiten.
- (2) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit gewährleistet wird, daß das fahrende Personal, das nicht in Absatz 1 genannt ist, nach Beendigung der täglichen Arbeitszeit eine Ruhezeit von mindestens elf aufeinanderfolgenden Stunden hat.

- (3) Die Dauer der in Absatz 2 vorgesehenen Ruhezeit kann um höchstens eine Stunde verkürzt werden, wenn eine solche Verkürzung innerhalb eines Kalendermonats oder innerhalb von vier Wochen durch die Verlängerung einer anderen Ruhezeit auf mindestens zwölf Stunden ausgeglichen wird.
- (4) Vorbehaltlich des Absatzes 1 wird die in Absatz 2 vorgesehene Ruhezeit nach höchstens sechs aufeinanderfolgenden täglichen Arbeitszeiten als wöchentliche Ruhezeit um 24 aufeinanderfolgende Stunden verlängert.

## **Artikel 6**

### **Nachtarbeitnehmer**

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit folgendes gewährleistet ist:

1. Die tägliche Arbeitszeit von Nachtarbeitnehmern darf acht Stunden nicht überschreiten. Sie kann auf höchstens zehn Stunden verlängert werden, wenn innerhalb von zwei Kalendermonaten im Durchschnitt acht Stunden täglich nicht überschritten werden. Für Zeiten, in denen Nachtarbeitnehmer nicht zur Nachtarbeit herangezogen werden, findet Artikel 3 Anwendung.
2. Der Ausgleich von Nachtarbeit richtet sich nach den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften, Kollektivverträgen und/oder Gepflogenheiten richtet, wobei der Ausgleich nur zulässig ist, sofern er von seiner Art her die Sicherheit im Straßenverkehr nicht gefährdet.
3. Das fahrende Personal, das Nachtarbeit leistet, hat den gleichen Zugang zur beruflichen Weiterbildung und zu beruflichen Aufstiegsmöglichkeiten wie die übrigen Arbeitnehmer.

## **Artikel 7**

### **Abweichende Regelungen**

- (1) Von den Artikeln 3, 5 und 6 abweichende Regelungen können durch Rechts- und Verwaltungsvorschriften, Kollektivverträge und Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern getroffen werden, sofern den betroffenen Arbeitnehmern gleichwertige Ausgleichsruhezeiten gewährt werden.
- (2) Die Möglichkeit, eine von Artikel 3 abweichende Regelung zu treffen, darf nicht dazu führen, daß für die wöchentliche Höchstarbeitszeit von 48 Stunden ein Bezugszeitraum von mehr als sechs Monaten festgelegt wird. Darüber hinaus können Mitgliedstaaten von Artikel 3 abweichende Regelungen treffen, sofern die wöchentliche Höchstarbeitszeit wie folgt reduziert wird:
  - auf 39 Stunden im Durchschnitt, über einen Bezugszeitraum von bis zu 9 Monaten; und
  - auf 35 Stunden im Durchschnitt, über einen Bezugszeitraum von bis zu 12 Monaten.
- (3) Im Falle der Personenbeförderung im Linienverkehr über eine Entfernung von weniger als 50 Kilometern können die Ruhepausen oder Wendezeiten in Zeitabschnitte von weniger als 15 Minuten aufgeteilt werden.

## **Artikel 8** **Informationspflicht und Aufzeichnungen**

- (1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß die Arbeitgeber des fahrenden Personals folgende Vorkehrungen treffen:
- a. Der Arbeitgeber hat einen Abdruck dieser Richtlinie sowie der maßgeblichen innerstaatlichen Rechtsvorschriften, der Betriebsordnung und gegebenenfalls der aufgrund dieser Richtlinie geschlossenen Kollektivverträge und Betriebsvereinbarungen an geeigneter Stelle im Betrieb auszuhängen oder auszulegen.
  - b. Ferner hat der Arbeitgeber über die Arbeitszeit des fahrenden Personals, die 48 Stunden pro Woche oder bei Nachtarbeitnehmern acht Stunden pro Tag überschreitet, Buch zu führen. Die Aufzeichnungen sind mindestens zwei Jahre aufzubewahren.
- (2) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt wird, daß selbständige Kraftfahrer über ihre Arbeitszeit Buch führen, wenn sie mehr als 48 Stunden pro Woche oder bei Nachtarbeit mehr als acht Stunden pro Tag arbeiten. Die Aufzeichnungen müssen mindestens zwei Jahre aufbewahrt werden.

## **Artikel 9** **Günstigere Vorschriften**

Das Recht der Mitgliedstaaten, für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz des fahrenden Personals und der selbständigen Kraftfahrer günstigere Rechts- und Verwaltungsvorschriften anzuwenden oder zu erlassen, bleibt von dieser Richtlinie unberührt ebenso wie ihr Recht, die Anwendung von Kollektivverträgen oder sonstigen zwischen den Sozialpartnern getroffenen Vereinbarungen, die für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz des fahrenden Personals besser sind, zu fördern oder zu gestatten.

## **Artikel 10** **Sanktionen**

Die Mitgliedstaaten legen fest, welche Sanktionen bei einem Verstoß gegen die innerstaatlichen Vorschriften zur Umsetzung dieser Richtlinie zu verhängen sind, und treffen die zu deren Durchsetzung erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die entsprechenden Bestimmungen spätestens an dem in Artikel 12 Absatz 1 genannten Tag mit und melden ihr umgehend alle Änderungen dieser Bestimmungen.

## Artikel 11 Schlußbestimmungen

- (1) Die Mitgliedstaaten erlassen bis zum (*zwei Jahre nach Inkrafttreten*) die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen, oder sorgen bis dahin dafür, daß die Sozialpartner im Wege einer Vereinbarung die erforderlichen Vorkehrungen treffen; dabei haben die Mitgliedstaaten alle erforderlichen Schritte zu unternehmen, um jederzeit gewährleisten zu können, daß die Bestimmungen dieser Richtlinie eingehalten werden.
- (2) Wenn die Mitgliedstaaten die Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.
- (3) Unbeschadet des Rechtes der Mitgliedstaaten, in Anbetracht geänderter Gegebenheiten andere Rechts- und Verwaltungsvorschriften zu erlassen oder vertragliche Bestimmungen über die Arbeitszeit festzulegen, sofern die Mindestvorschriften dieser Richtlinie eingehalten werden, ist die Durchführung dieser Richtlinie kein ausreichender Grund für eine Verringerung des allgemeinen Schutzes, der dem fahrenden Personal und selbständigen Kraftfahrern gewährt wird.
- (4) Die Mitgliedstaaten erstatten der Kommission alle zwei Jahre über die Durchführung dieser Richtlinie Bericht und teilen hierbei die Standpunkte der Sozialpartner mit. Die Informationen müssen spätestens am 30. September nach Ablauf des Berichtszeitraums bei der Kommission eingehen. Der Zweijahreszeitraum entspricht dem in Artikel 16 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates genannten.
- (5) Die Kommission erstellt alle zwei Jahre einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie durch die Mitgliedstaaten und die Entwicklung auf dem betreffenden Gebiet. Die Kommission legt diesen Bericht dem Rat, dem Europäischen Parlament und dem Wirtschafts- und Sozialausschuß vor.
- (6) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

## Artikel 12

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

## **FOLGENABSCHÄTZUNGSBOGEN**

### **DIE AUSWIRKUNG DES RECHTSAKTS AUF UNTERNEHMEN MIT BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG VON KLEINEN UND MITTLEREN UNTERNEHMEN (KMU)**

#### **Titel des vorgeschlagenen Rechtsakts:**

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Arbeitszeit des fahrenden Personals und der selbständigen Kraftfahrer im Straßenverkehr

#### **Referenznummer des Dokuments** 98018

#### **Der vorgeschlagene Rechtsakt**

1. Warum ist ein Rechtsakt der Gemeinschaft unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips in diesem Bereich notwendig, und welche Ziele werden in erster Linie verfolgt?

Der vorgeschlagene Rechtsakt der Gemeinschaft beruht auf den Artikeln 75 und 118 a EG-Vertrag. Die Organisation des Verkehrsmarktes ist ein wesentlicher Faktor für die Umsetzung der gemeinsamen Verkehrspolitik. Einheitliche Arbeitszeitvorschriften im Straßenverkehrsgewerbe werden immer wichtiger, da der Verkehrszweig Straßenverkehr in der Gemeinschaft überwiegt, der Zugang zu diesem Markt liberalisiert wurde und Wettbewerbsverzerrungen verhindert werden müssen. Durch die Festlegung von Mindestvorschriften für die gesamte Branche wird der Gefahr einer Zersplitterung des Straßenverkehrsgewerbes entgegengewirkt, die Sicherheit im Straßenverkehr verbessert, und werden die Arbeitsbedingungen des fahrenden Personals sowie der selbständigen Kraftfahrer verbessert.

Überdies geht der vorgeschlagene Rechtsakt auf eine Zusage der Kommission zurück, Vorschläge für Rechtsvorschriften der EU in bezug auf die Arbeitszeit für die Sektoren vorzulegen, die von der allgemeinen Arbeitszeitrichtlinie 93/164/EG ausgeschlossen sind. Hierzu wird im Rahmen eines umfassenden Maßnahmenpakets eine Richtlinie vorgeschlagen, in der die Bestimmungen der allgemeinen Richtlinie auf die besondere Situation des fahrenden Personals und der selbständigen Kraftfahrer angepaßt werden.

Ziel des vorgeschlagenen Rechtsaktes ist es, die Gespräche zwischen den Sozialpartnern auf europäischer Ebene in diesem Bereich voranzubringen, indem 1.) die Punkte, hinsichtlich derer ein Konsens erzielt wurde, in den Vorschlag aufgenommen wurden und 2.) bezüglich der Punkte, in denen es zu keiner Einigung kam, ein Standpunkt vertreten wurde, der mit den bestehenden Rechtsvorschriften der Gemeinschaft in Einklang steht und im Sinne des vorgeschlagenen Rechtsaktes ist. Daher wird im vorgeschlagenen Rechtsakt eine durchschnittliche Höchstarbeitszeit von 48 Stunden pro Woche und für die wöchentliche Arbeitszeit eine Höchstgrenze von 60 Stunden festgelegt. Der Vorschlag enthält darüber hinaus Mindestruhepausen und Ruhezeiten ebenso wie Bestimmungen für die Nachtarbeit. Die Arbeitszeitdefinitionen entsprechen dem zwischen den Sozialpartnern erzielten Konsens.

Nur durch einen Rechtsakt der Gemeinschaft kann für die derzeit unterschiedlichen Regelungen der Mitgliedstaaten eine einheitliche Basis geschaffen werden, die ein Mindestmaß an Gesundheitsschutz und Sicherheit gewährleistet und somit für mehr Sicherheit im Straßenverkehr und bessere Arbeitsbedingungen sorgt und Wettbewerbsverzerrungen verhindert.

### Auswirkungen auf die Unternehmen

#### 2. Wen betrifft der vorgeschlagene Rechtsakt?

- welche Wirtschaftszweige?

Der Vorschlag betrifft das gesamte fahrende Personal und alle selbständigen Kraftfahrer des Straßenverkehrsgewerbes.

- welche Unternehmensgrößen (welcher Anteil kleiner und mittlerer Unternehmen)?

Nach einem Bericht der Sozialpartner auf europäischer Ebene aus dem Jahre 1995 gibt es im Straßenverkehrsgewerbe der Europäischen Union 6,5 Mio. Arbeitsplätze. Davon entfallen ungefähr 1,2 Mio. auf den Personenverkehr, etwa 2,1 Mio. auf den Güterverkehr und 3 bis 3,5 Mio. auf den Werkverkehr. Die Straßenverkehrsunternehmen der Gemeinschaft haben im Durchschnitt 4,4 Fahrzeuge in Betrieb. Im Jahre 1990 waren in 78 % der Unternehmen dieser Branche, für die Daten der Mitgliedstaaten vorliegen, ein bis fünf Fahrzeuge in Betrieb. 11 % der Unternehmen verfügten über sechs bis zehn und 11 % über mehr als 11 Fahrzeuge. Der Anteil der kleinen und mittleren Unternehmen im Straßenverkehrsgewerbe ist somit hoch.

- Befinden sich diese Unternehmen in bestimmten geographischen Gebieten?

Die Zahlen sind in allen Mitgliedstaaten ungefähr die gleichen. Ausnahmen sind die Länder Belgien, die Niederlande und das Vereinigte Königreich, in denen die Zahl der Unternehmen mit mehr als fünf Fahrzeugen etwas höher liegt, wohingegen in den Mittelmeerländern ebenso wie in Schweden und Finnland mehr als 90 % der Unternehmen ein bis fünf Fahrzeuge besitzen.

#### 3. Was müssen die Unternehmen tun, um dem Rechtsakt nachzukommen?

Die Verkehrsunternehmen müssen ihren Betrieb so organisieren, daß die Höchstwerte für die Arbeitszeit eingehalten werden und dem fahrenden Personal Mindestruhezeiten und Ruhepausen gewährt werden. Selbständige müssen ihre Arbeit so gestalten, daß sie mit den festgelegten Normen in Einklang steht. In beiden Fällen muß über die Zeiten, in denen die durchschnittliche wöchentliche Höchstarbeitszeit überschritten wird, sowie über die in den abweichenden Regelungen vorgesehenen Ausnahmen Buch geführt werden, wobei die Aufzeichnungen zwei Jahre lang aufzubewahren sind. Darüber hinaus müssen die Arbeitgeber einschlägige Rechtsvorschriften und Vereinbarungen zur Information des fahrenden Personals aushängen bzw. zur Einsichtnahme auslegen.

4. Welche wirtschaftlichen Folgen wird der vorgeschlagene Rechtsakt voraussichtlich haben?

- für die Beschäftigung?

In Mitgliedstaaten, in denen auf nationaler Ebene bereits ähnliche Bestimmungen für das fahrende Personal gelten, wird sich der vorgeschlagene Rechtsakt voraussichtlich wenig auswirken. In Mitgliedstaaten, in denen es solche Vorschriften nicht gibt, oder in denen Vorschriften auf niedrigerer Ebene bestehen, kann der vorgeschlagene Rechtsakt zu mehr Beschäftigung führen. Er wird in puncto Gesundheitsschutz und Sicherheit der Arbeitnehmer zu Verbesserungen führen und die Leistungsfähigkeit der Arbeitnehmer langfristig verbessern. Bei Unternehmen, die knapp kalkulieren müssen, kann weniger Leistung dazu führen, daß sie eher ihre Geschäftstätigkeit reduzieren, als an die Einstellung neuer Mitarbeiter zu denken. Insofern kann der Rechtsakt in einigen Mitgliedstaaten zu einer Konsolidierung innerhalb der Branche führen.

In bezug auf die Selbständigen wird mit diesem vorgeschlagenen Rechtsakt angestrebt, sie hinsichtlich der Arbeitszeitvorschriften weitgehend mit anderen im Straßenverkehrsgewerbe Tätigen gleichzustellen. Gleichzeitig ist die Arbeitszeitdefinition in ihrem Fall flexibler gehalten. Der Rechtsakt begrenzt die im Zusammenhang mit dem Fahrzeug verbrachte Zeit und erfordert einen geringen administrativen Aufwand. Da jedoch für diesen Personenkreis aufgrund der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates bereits Arbeitszeitbegrenzungen und Ruhezeitbestimmungen gelten, dürfte sich der vorgeschlagene Rechtsakt nicht ungebührlich auf sie auswirken. Vom Standpunkt der Straßenverkehrssicherheit aus betrachtet wird durch eine zeitliche Begrenzung der Tätigkeiten, die über die reine Lenktätigkeit hinausgehen, sichergestellt, daß die Fahrleistung des Selbständigen nicht durch starke Übermüdung beeinträchtigt wird. Der vorgeschlagene Rechtsakt kann daher die Qualität der erbrachten Dienstleistung verbessern und zu einer anhaltenden Beschäftigung beitragen.

- für die Investitionen und die Gründung neuer Unternehmen?

Der Vorschlag kann im begrenzten Umfang Investitionen in neue Fahrzeuge zur Folge haben. Auf die Investitionstätigkeit dürfte er sich jedoch nicht nennenswert auswirken. Andererseits dürfte er sich auch nicht negativ auf die Gründung neuer Unternehmen auswirken, da lediglich eine betriebliche Neuorganisation erforderlich ist, um die grundlegenden Mindest- und Höchstwerte einzuhalten. Die vorgeschlagenen Normen werden einen besseren Gesundheitsschutz der Arbeitnehmer gewährleisten, so daß diese ihre volle Leistungsfähigkeit entfalten können. Für die Selbständigen geben die Normen den Rahmen vor, in dem sie ihre Tätigkeit weiter ausüben können.

- für die Wettbewerbsposition der Unternehmen?

Der vorgeschlagene Rechtsakt zielt darauf ab, gleichwertige Rahmenbedingungen für Unternehmen zu schaffen, indem einheitliche Mindestvorschriften für die Arbeitszeit im Straßenverkehrsgewerbe festgelegt und auf diesem Wege Wettbewerbsverzerrungen verringert werden.

- Kosten-Nutzen-Verhältnis in quantitativer und/oder qualitativer Hinsicht.

Die Kommission hat eine Bewertung der Auswirkungen auf die Unternehmen veranlaßt<sup>1</sup>, die die möglichen Auswirkungen der Arbeitszeitrichtlinie auf die derzeit von der Richtlinie ausgeschlossenen Sektoren und Tätigkeiten darstellen soll.

Nach dieser Studie lassen sich die für die Unternehmen anfallenden Kosten in drei Gruppen unterteilen:

- (1) verwaltungstechnische Kosten zur Sicherstellung der Einhaltung nach innen und Nachweis der Einhaltung nach außen: Einführung und Betrieb von Systemen zur Überwachung der Arbeitszeit und der Untersuchung des Gesundheitszustandes;
- (2) Gesamtkosten für die Einstellung zusätzlicher Arbeitnehmer: Einstellungskosten, daraus resultierende direkte und indirekte Beschäftigungskosten;
- (3) Kosten für die Umstrukturierung der Arbeitsorganisation: neue Schichtpläne, Bereitstellung von Einrichtungen für die Ruhezeiten, neue Vereinbarungen mit den Gewerkschaften/Betriebsräten.

Bei Beachtung der neuen Vorschriften können sich für den Arbeitgeber eine Reihe von Vorteilen ergeben, die die Bruttokosten diese Auswirkungen verringern. Hierzu zählen:

- (1) Verringerung der Kosten durch Rückgang der Arbeitsunterbrechungen aufgrund geringerer Unfallzahlen und weniger krankheitsbedingter Arbeitsabwesenheit;
- (2) Produktivitätsgewinne durch einzelne Arbeitnehmer aufgrund besserer Gesundheit und geringerer Ermüdung;
- (3) Produktivitätsgewinne für die Unternehmen durch eine Umorganisation der Arbeitszeit, die parallel zu den neuen Bestimmungen ausgehandelt wurde;
- (4) Einsparungen an Überstundenprämien durch Reduzierung der Arbeitszeit von Arbeitnehmern, die derzeit mehr arbeiten, als nach den neuen Bestimmungen zulässig ist.

---

<sup>1</sup> Business Impact Assessment, Working Time Directive: excluded sectors, Cambridge Policy Consultants, October 1998.

d) *Welche Kosten ergeben sich aus der Richtlinie?*

Laut der genannten Bewertung der Auswirkungen auf die Unternehmen ist eine genaue Kosten-Nutzen-Schätzung zur Durchführung dieser Richtlinie nicht möglich. Jede Schätzung setzt voraus, daß zahlreiche Bewertungen auf der Grundlage der nur teilweise verfügbaren Anhaltspunkte durchgeführt werden, und unterliegt daher einem großen Fehlerspielraum. Wesentliche Kostenfaktoren sind zusätzliche Einstellungen, die durch die Begrenzung der wöchentlichen Arbeitszeit und die Urlaubsregelungen erforderlich werden. Wichtigste Einsparungsquelle sind Verringerungen bei den Überstundenzahlungen, eine höhere individuelle Produktivität und geringere Krankenstände sowie weniger Arbeitsunfälle. Die wahrscheinliche Größenordnung der Gesamtauswirkungen des Vorschlags läßt sich am besten bei einem Nettokosten von 0,2 % des durchschnittlichen jährlichen Gehalts der betreffenden Arbeitnehmer.

Das Fehlen eines vollständigen sozialen Rahmens für den Straßenverkehr hat in den letzten Jahren erhebliche Störungen für diesen Sektor bewirkt und in der Folge nicht nur für den Straßenverkehrssektor, sondern auch für eine beträchtliche Zahl von Unternehmen, die für die Verteilung vom Straßenverkehr abhängig sind, zu unvorhersehbaren und nicht kalkulierbaren Kosten, bis hin zu Konkursen, geführt. Dieser Vorschlag zielt darauf ab, Maßnahmen einzuführen, die dieses Defizit beseitigen.

Allgemein werden in der Mitteilung der Kommission zur Förderung der Straßenverkehrssicherheit in der EU: Programm für 1997 - 2001<sup>2</sup> die beträchtlichen Kosten von Straßenverkehrsunfällen für die Gesellschaft aufgezeigt. Vorsichtigen Schätzungen zufolge betragen die direkten wirtschaftlichen Kosten eines Verkehrstoten (Leistungsausfall, medizinische Kosten, Versicherungskosten) 1 Mio. ECU, wobei indirekte Kosten wie Schmerz und Leid nicht berücksichtigt werden. Jedes Jahr kommen in der EU 45.000 Menschen bei Straßenverkehrsunfällen ums Leben, und bei durchschnittlich 18 % der Unfälle mit tödlichem Ausgang (die zu mehr als einem Verkehrstoten führen können) sind Lastkraftwagen oder Busse miteinbezogen. Es handelt sich daher um beträchtliche gesellschaftliche Kosten. Der Zusammenhang zwischen Unfällen und Müdigkeit, die durch extrem lange Arbeitszeiten und Nachtarbeit im Straßenverkehr hervorgerufen wird, wurde in einer kürzlich für die Kommission erstellten Studie<sup>3</sup> betont, die wiederum auf früheren allgemein anerkannten Arbeiten basiert.

5. Enthält der vorgeschlagene Rechtsakt Bestimmungen, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen (etwa reduzierte oder andersartige Anforderungen usw.)?

Der vorgeschlagene Rechtsakt sieht keine speziellen Vorschriften hierfür vor. In ihm wird jedoch die Arbeitszeit der Selbständigen enger definiert. Er behält die Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 über die Ruhepausen und Ruhezeiten bei und sieht für sie keine Informationspflicht vor.

---

<sup>2</sup> KOM (97) 131 endgültig vom 9.4.97, S. 5

<sup>3</sup> Le lien entre la durée du travail des conducteurs routiers et la sécurité routière au sein de l'Union Européenne, Universität -Gesamthochschule Kassel, Institut für Arbeitswissenschaft, Juni 1997.

## Anhörung

6. Führen sie die Organisationen auf, die zu dem vorgeschlagenen Rechtsakt konsultiert wurden, und stellen sie deren wichtigste Auffassungen dar:

Am 15. Juli 1997 billigte die Kommission ein Weißbuch zu den Sektoren und Tätigkeitsbereichen, die von der Richtlinie 93/104/EG über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung ausgeschlossen sind. In dem genannten Weißbuch legte sie dar, welchen Ansatz sie bei ihren Vorschlägen für alle ausgenommenen Sektoren einschließlich des Straßenverkehrssektors verfolgen wollte. Der Europäische Gewerkschaftsbund EGB sprach sich in einer umfassenden Antwort, die alle Sektoren und Tätigkeitsbereiche betraf - auch die, die vom Verband der Verkehrsgewerkschaften (FST, Fédération Syndicale des Transports) vertreten werden -, für den differenzierten Ansatz aus, den die Kommission bevorzugt. Er vertrat die Ansicht, Ausnahmen seien nicht erforderlich, da die allgemeine Richtlinie flexibel sei. Die Union der Industrie- und Arbeitgeberverbände Europas UNICE (Union of Industrial and Employers' Confederation of Europe) vertrat auf Arbeitgeberseite die Ansicht, neue Rechtsvorschriften der Gemeinschaft seien nicht erforderlich, da in allen Mitgliedstaaten Rechtsvorschriften bestünden, die den Gesundheitsschutz bei der Arbeitszeitgestaltung gewährleisten und obendrein in den meisten Ländern Kollektivverträge ergänzt werden. Des weiteren vertrat sie die Auffassung, es gebe auf EU-Ebene bereits entsprechende Rechtsvorschriften und der Gesundheitsschutz und die Sicherheit im Straßenverkehr würden bereits durch die Verordnung Nr. 3820/85 geregelt. Die Internationale Straßentransportunion IRU (International Road Union) bekräftigte erneut ihre Ansicht, eine bessere Anwendung bestehender Regelungen sei neuen Regelungen vorzuziehen. Ein verbindlicher Ansatz sollte verkehrsträgerspezifisch auf den gemeinsamen Ansichten der Sozialpartner beruhen.

Im Anschluß daran beschlossen die IRU und die FST, Sondierungsgespräche aufzunehmen. Während diese Gespräche stattfanden, leitete die Kommission im April 1998 die zweite Phase der Anhörung der Sozialpartner ein. Die Sozialpartner richteten am 27. Mai 1998 ein gemeinsames Schreiben an die Kommission, in dem sie mitteilten, daß ihre Gespräche Fortschritte machten und mit dem Ziel geführt wurden, eine Arbeitszeitvereinbarung auszuhandeln, die auf den Grundsätzen der Richtlinie 93/104/EG, der Förderung des lautereren Wettbewerbs und der Berücksichtigung der speziellen Gegebenheiten des Straßenverkehrsgewerbes beruhen sollte.

Trotz einer in letzter Minute angesetzten Plenarsitzung und der Einschaltung eines Vermittlers kam bis zum 30. September 1998, der von der Kommission gesetzten Frist, keine Vereinbarung zustande. Beide Seiten führten die Probleme auf, die sie mit dem Wortlaut der Vereinbarung hatten. Problematisch waren die Definition der Arbeitszeit, der Arbeitsbereitschaft und des Bereitschaftsdienstes und vor allem das Ausmaß der abweichenden Regelungen.

Im Vorschlag der Kommission wurden weitgehend die Punkte der Vereinbarung übernommen, hinsichtlich derer ein Konsens erzielt wurde; hinsichtlich der Abweichungen wurde eine Kompromißlösung ausgearbeitet. Der Vorschlag behält die Begriffsbestimmungen der Vereinbarung bei, da diese nur von einigen Delegationen im Schlußstadium der Gespräche in Frage gestellt worden waren und als Gegenleistung für eine wöchentliche Höchstarbeitszeit von 60 Stunden vereinbart werden konnten. Problematisch an den Begriffsbestimmungen ist der enge Bezug zu den Lohn- und Gehaltsvereinbarungen in den Mitgliedstaaten. Es muß jedoch daran erinnert werden, daß die Vorschriften dieser Richtlinien nicht darauf abzielen, Diskussionen in diesem Bereich in irgendeiner Weise zu beeinflussen.

Der Vorschlag der Kommission stellt somit eine weitere Etappe dieser Entwicklung dar. Er baut auf den ausführlichen Gesprächen der Sozialpartner im vergangenen Jahr auf und führt die beiden gegensätzlichen Positionen zusammen.

## VORSCHLÄGE ZUR REGELUNG DER ARBEITSZEIT VON SEELEUTEN

### Einleitung

1. Diese Vorschläge behandeln die Regelung der Arbeitszeit im Seeverkehr.
2. Das Weißbuch zu den Sektoren und Tätigkeitsbereichen, die von der Arbeitszeitrichtlinie ausgeschlossen sind (KOM(97) 334), stellt fest, daß lange Arbeitszeiten auf See allgemein üblich sind. Ein systematischer Ansatz zur Begrenzung dieser Arbeitszeit erwies sich bisher angesichts des Wettbewerbs mit Schiffen, die unter der Flagge eines Drittstaates fahren, als schwierig. Der Rückgang der Beschäftigungszahlen in der unter EU-Flagge fahrenden Flotte - über 30 % zwischen 1985 und 1995 - war in den vergangenen Jahren eine der Hauptsorgen der Reeder wie auch der Seeleute. Aus diesem Grund und angesichts des globalen Charakters dieses Sektors war man im Paritätischen Ausschuß bemüht, zuerst auf der Ebene der internationalen Organisationen zu einer Einigung zu gelangen, ehe innergemeinschaftliche Fragen in Angriff genommen wurden.
3. Im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation einigte man sich 1995 auf die Annahme des "Überarbeiteten Internationalen Übereinkommens über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten und über die Mindestruhezeiten für wachegehende Seeleute" (STCW-Übereinkommen). Darin sind Mindestruhezeiten von 10 Stunden je 24-Stunden-Zeitraum vorgesehen, die in höchstens 2 Zeiträume aufgeteilt werden dürfen und von denen einer mindestens 6 zusammenhängende Stunden umfassen muß, sowie wöchentliche Ruhezeiten von mindestens 70 Stunden. Am 25. Mai 1998 nahm der Rat die Richtlinie 98/35/EG zur Änderung der Richtlinie 94/58/EG über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten an. Darin werden die Bestimmungen des genannten STCW-Übereinkommens in bezug auf die Mindestruhezeiten für wachegehende Seeleute an Deck und im Maschinenraum aufgegriffen.
4. Im Oktober 1996 nahm die Internationale Arbeitsorganisation (IAO) ein neues Übereinkommen über die Arbeitszeit auf Schiffen an. Dieses Übereinkommen sieht für Seeleute an Bord entweder Höchstarbeitszeiten (14 Stunden pro Tag bzw. 72 Stunden pro Woche) oder Mindestruhezeiten (10 Stunden pro Tag bzw. 88 Stunden pro Woche) vor. Die Arbeitskonferenz einigte sich auf einen Mechanismus, wonach die Bestimmungen des Übereinkommens Nr. 180 im Wege der Hafenstaatkontrolle auch auf Schiffen durchgesetzt werden können, die sich in EU-Gewässern aufhalten, aber eine Drittlandsflagge führen.
5. Unter Berücksichtigung des internationalen Charakters dieses Sektors möchte die Kommission parallel hierzu und in Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern in der Industrie Maßnahmen zur Sicherheit und zum Gesundheitsschutz von Seeleuten sowohl auf Schiffen mit EU-Flagge, als auch auf Schiffen aus Drittländern vorschlagen. Entsprechend gelten die im folgenden genannten Vorschläge.
6. Vorschlag für eine Richtlinie zur Durchführung der Europäischen Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten, geschlossen am 30. September 1998.
7. Vorschlag für eine Richtlinie zur Durchsetzung der Arbeitszeitregelung von Seeleuten an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen.

8. Darüber hinaus hat die Kommission eine Empfehlung an die Mitgliedstaaten über die Ratifizierung des IAO-Übereinkommens Nr. 180 über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe sowie des Protokolls zum IAO-Übereinkommen Nr. 147 über Mindestnormen auf Handelsschiffen vorbereitet. Diese Empfehlung, die sich an die einzelnen Mitgliedstaaten richtet, ist zur Information beigelegt.
9. Da die Richtlinie zur Durchführung der Europäischen Vereinbarung über die Arbeitszeit von Seeleuten auf dem Abkommen über die Sozialpolitik basiert, gilt sie nicht für das Vereinigte Königreich (es sei denn, sie wird gemäß Artikel 139 des Vertrags von Amsterdam nach dessen Inkrafttreten angenommen). Die Kommission wird daher dem Rat zu gegebener Zeit einen Vorschlag für eine Ratsrichtlinie zur Ausdehnung der auf dem Protokoll über die Sozialpolitik basierenden Richtlinie auf das Vereinigte Königreich unterbreiten.

## **VORSCHLAG FÜR EINE RICHTLINIE DES RATES**

ZU DER VOM VERBAND DER REEDER IN DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFT (EUROPEAN COMMUNITY SHIPOWNERS' ASSOCIATION ECSA) UND DEM VERBAND DER VERKEHRSGEWERKSCHAFTEN IN DER EUROPÄISCHEN UNION (FEDERATION OF TRANSPORT WORKERS' UNIONS IN THE EUROPEAN UNION FST) GETROFFENEN VEREINBARUNG ÜBER DIE REGELUNG DER ARBEITSZEIT VON SEELEUTEN.

(von der Kommission vorgelegt)

## EINLEITUNG

### ZIEL DES VORSCHLAGS

1. Ziel des Richtlinienvorschlags ist die Inkraftsetzung der im Anhang befindlichen Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten, die am 30. September 1998 zwischen den Sozialpartnern im Seeverkehr (ECSA und FST) getroffen wurde.
2. Mit der Übersendung des "Weißbuchs zu den Sektoren und Tätigkeitsbereichen, die von der Arbeitszeitrichtlinie ausgeschlossen sind" wurden die Sozialpartner gebeten, es als erste Runde formaler Konsultationen zur Arbeitszeit in den betreffenden Sektoren und Tätigkeitsbereichen zu betrachten. Am 31. März 1998 startete die Kommission auf der Grundlage der Stellungnahmen zum Weißbuch eine zweite Konsultationsrunde zum Inhalt des von ihr vorgelegten Vorschlags.
3. Im Anschluß an die zweite Konsultationsrunde schlossen die Sozialpartner auf europäischer Ebene - der Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (European Community Shipowners' Association ECSA) und der Verband der Verkehrsgewerkschaften in der Europäischen Union (Federation of Transport Workers' Union in the European Union FST) - am 30. September 1998 eine europäische Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten. Diese Vereinbarung wurde der Kommission mit der Bitte übersandt, sie gemäß Artikel 4 Absatz 2 des Abkommens über die Sozialpolitik durch Beschluß des Rates auf Vorschlag der Kommission durchzuführen.

### PRÜFUNG DER VEREINBARUNG

4. In ihrer Mitteilung über die Anwendung des Protokolls über die Sozialpolitik<sup>1</sup> hält die Kommission folgendes fest: Als Hüterin der Verträge stützt sie ihre Vorschläge für Beschlüsse des Rates auf die Prüfung des Vertretungsanspruchs der Vertragsparteien, ihres Mandats und der "Rechtmäßigkeit" aller Bestimmungen des Tarifvertrags nach dem Gemeinschaftsrecht, sowie der Einhaltung der Bestimmungen zu den kleinen und mittleren Unternehmen in Artikel 2 Absatz 2. In jedem Fall beabsichtigt die Kommission, ihren Vorschlägen an den Rat in diesem Bereich stets eine ausführliche Begründung voranzustellen, die ihre Bemerkungen und eine Bewertung der von den Sozialpartnern geschlossenen Vereinbarung enthält.

#### I. VERTRETUNGSANSPRUCH DER VERTRAGSPARTEIEN UND IHR MANDAT

5. Die Unterzeichnerparteien der Vereinbarung sind der Verband der Verkehrsgewerkschaften in der Europäischen Union (Federation of Transport

<sup>1</sup> KOM(93) 600 vom 14.12.1993.

Workers' Unions in the European Union FST) und der Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (European Community Shipowners' Associations ECSA). Beide Organisationen sind Mitglied des Paritätischen Ausschusses für den Seeverkehr seit dessen Gründung im Jahre 1987. Der Paritätische Ausschuß hat zahlreiche gemeinsame Stellungnahmen zu Themen der Seeschifffahrt und insbesondere zu sozialen Fragen abgegeben.

6. Aus den Angaben zu den Unterzeichnerparteien geht hervor, daß sie spezifischen Sektoren angehören und auf europäischer Ebene organisiert sind. Zudem bestehen sie aus Verbänden, die in ihrem Land integraler und anerkannter Bestandteil des Systems der Arbeitsbeziehungen sind, die Vereinbarungen aushandeln können und in allen Mitgliedstaaten repräsentativ sind. Schließlich sollten sie über die geeigneten Strukturen verfügen, um effektiv an der Durchführung des Abkommens über die Sozialpolitik teilnehmen zu können.
7. Insbesondere der ECSA vertritt die nationalen Reederverbände aller Mitgliedstaaten. Diese sind mit Abstand die wichtigsten Arbeitgeberorganisationen, die die Schiffseigner unter nationaler Flagge vertreten. Der FST vertritt die große Mehrheit aller europäischen Seeleute. Alle ihr angeschlossenen Organisationen sind direkt mit der Aushandlung der Tarifverträge auf nationaler Ebene befaßt.
8. Die beiden Organisationen entsprechen daher den Kriterien für Sozialpartner auf europäischer Ebene, wie sie in der oben genannten Mitteilung der Kommission aus dem Jahr 1993 festgelegt sind, und wurden entsprechend in das Verzeichnis der anerkannten Sozialpartner in Anhang I zu der Mitteilung der Kommission aufgenommen<sup>2</sup>. Der ECSA ist eine sektorale Arbeitgeberorganisation; der FST ist ein dem EGB angegliederter europäischer Industrieverband.

## **II. EINHALTUNG DER BESTIMMUNGEN ZU DEN KLEINEN UND MITTLEREN UNTERNEHMEN**

9. Laut Artikel 2 Absatz 2 des Abkommens über die Sozialpolitik sollen Richtlinien im Sozialbereich keine verwaltungsmäßigen, finanziellen oder rechtlichen Auflagen vorschreiben, die der Gründung und Entwicklung von kleinen und mittleren Unternehmen entgegenstehen.
10. Die Vereinbarung enthält keine Unterscheidung zwischen Arbeitnehmern in kleinen oder mittleren Unternehmen und anderen Arbeitnehmern. Eine Reihe von Bestimmungen (Artikel 3, 4 und 5 Absatz 6) sehen jedoch normative Möglichkeiten, Ausnahmen oder ein Maß an Flexibilität vor, das durch innerstaatliche Gesetzgebung oder Tarifverträge festgelegt werden kann.

---

<sup>2</sup> KOM(98) 322 endg.

11. Diese Bestimmungen belegen den Willen der Sozialpartner, die Einführung neuer und flexibler Arbeitszeit- und Arbeitsgestaltungsformen zu fördern, die den wechselnden Anforderungen der Handelsschifffahrt besser gerecht werden und sowohl den Bedürfnissen der Unternehmen als auch der Arbeitnehmer Rechnung tragen.
12. Folglich kommt die Kommission zum Schluß, daß die Bestimmungen zu den kleinen und mittleren Unternehmen eingehalten worden sind.

### III. "RECHTMÄßIGKEIT" DER BESTIMMUNGEN

13. Nach eingehender Prüfung der einzelnen Bestimmungen der Vereinbarung kommt die Kommission zu dem Schluß, daß die wesentlichen Bestimmungen der Vereinbarung dem Gemeinschaftsrecht nicht zuwiderlaufen. Die Tatsache, daß die Vereinbarung Verpflichtungen für die Mitgliedstaaten beinhaltet, berührt ihre Rechtmäßigkeit nicht. Vielmehr ergibt sich im Umkehrschluß aus der zweiten Erklärung im Anhang zum Abkommen über die Sozialpolitik<sup>3</sup>, daß die zweite der Durchführungsvorschriften zu den Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern auf Gemeinschaftsebene (also durch Ratsbeschluß auf Vorschlag der Kommission) Verpflichtungen der Mitgliedstaaten nach sich ziehen kann. Die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten ergeben sich nicht unmittelbar aus der Rahmenvereinbarung zwischen den Sozialpartnern, sondern aus den Durchführungsvorschriften zu dieser Vereinbarung. Was den Inhalt dieser Rahmenvereinbarung betrifft, so enthält Absatz IV die Bewertung der Kommission.

### IV. ANALYSE DER VEREINBARUNG

14. Mit Festlegung von Mindestanforderungen für die Arbeitszeit verwirklicht die Europäische Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seefahrern die Punkte 7, 8 und 19 der Gemeinschaftscharta der sozialen Grundrechte der Arbeitnehmer.
15. Die Kommission ist der Ansicht, daß Anpassung, Flexibilität und Arbeitszeitregelung wesentliche Aspekte sowohl im Hinblick auf die Arbeitsbedingungen als auch die Unternehmensdynamik; sie sind von beträchtlicher

---

<sup>3</sup> "Die elf Hohen Vertragsparteien erklären, daß die erste der Durchführungsvorschriften zu den Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern auf Gemeinschaftsebene nach Artikel 4 Absatz 2 die Erarbeitung des Inhalts dieser Vereinbarungen durch Tarifverhandlungen gemäß den Regeln eines jeden Mitgliedstaats betrifft und daß diese Vorschrift mithin weder eine Verpflichtung der Mitgliedstaaten, diese Vereinbarungen unmittelbar anzuwenden oder diesbezügliche Umsetzungsregeln zu erarbeiten, noch eine Verpflichtung beinhaltet, zur Erleichterung ihrer Anwendung die geltenden innerstaatlichen Vorschriften zu ändern."

Bedeutung in bezug auf die Arbeitsmarktsituation und die Schaffung von Arbeitsplätzen.

16. In diesem Zusammenhang unterstützt die Kommission mit großer Überzeugung die Zielsetzungen der von ECSA und FST geschlossenen Vereinbarung über die Arbeitszeit und hält sie unter drei Gesichtspunkten für einen bedeutenden Schritt.
17. Erstens stellt die Einführung von gemeinschaftsweit geltenden Mindestarbeitszeiten für Seeleute einen großen Schritt zur Erstellung eines Minimalkatalogs für die Grundrechte von Arbeitnehmern dar.
18. Zweitens stellt die Vereinbarung ein Gleichgewicht zwischen der Notwendigkeit her, die Sicherheit und den Gesundheitsschutz in bezug auf die Arbeitszeiten in angemessener Weise zu gewährleisten und andererseits die erforderliche Arbeitsflexibilität im Bereich der Handelsschifffahrt unter Beachtung der allgemeinen Sicherheitsnormen beizubehalten. In dieser Hinsicht steht die Vereinbarung in Übereinstimmung mit dem Mittelfristigen Sozialpolitischen Aktionsprogramm 1995-1997 der Kommission, dem Weißbuch zu den Sektoren und Tätigkeitsbereichen, die von der Arbeitszeitrichtlinie ausgeschlossen sind<sup>4</sup>, dem Aktionsprogramm der Kommission über die gemeinsame Verkehrspolitik<sup>5</sup> sowie dem Grünbuch "Eine neue Arbeitsorganisation im Geiste der Partnerschaft"<sup>6</sup>.
19. Drittens stellt die Vereinbarung einen bemerkenswerten Erfolg für den sektoralen sozialen Dialog auf Gemeinschaftsebene dar; er bestätigt die entscheidende Aufgabe, die den europäischen Sozialpartnern bei der Ergänzung, Vervollständigung und Anpassung der einzelstaatlichen Arbeitsbedingungen an das europäische Niveau zufällt, und unterstreicht die Dynamik des Abkommens über die Sozialpolitik, das unlängst in den Vertrag von Amsterdam aufgenommen wurde.
20. Die Kommission ist der Ansicht, daß alle Bedingungen erfüllt sind, um den Vorschlag zur Durchführung dieser Vereinbarung durch Beschluß des Rates vorzulegen.

---

<sup>4</sup> KOM(97) 334 endg.

<sup>5</sup> KOM(95) 302 endg.

<sup>6</sup> KOM(97) 128 endg.

## DER VORSCHLAG DER KOMMISSION

21. In ihrer Mitteilung vom 14. Dezember 1993 hält die Kommission folgendes fest: "Falls die Durchführung einer auf Gemeinschaftsebene geschlossenen Vereinbarung auf gemeinsamen Antrag der Sozialpartner durch einen Beschluß des Rates auf Vorschlag der Kommission erfolgt, kann der Rat nach Ansicht der Kommission die Vereinbarung nicht ändern. Die Kommission wird sich daher in jedem Fall darauf beschränken, nach Prüfung der zwischen den Sozialpartnern geschlossenen Vereinbarung die Annahme eines Beschlusses zu dieser Fassung vorzuschlagen". In diesem Fall ist das vorgeschlagene Rechtsinstrument eine Richtlinie. Es enthält somit die Standardbestimmungen zur Umsetzung der Richtlinie in innerstaatliches Recht.
22. Im übrigen vertritt die Kommission folgende Ansicht: Ein Beschluß des Rates sollte sich darauf beschränken, die Bestimmungen der zwischen den betreffenden Sozialpartnern geschlossenen tarifvertraglichen Vereinbarungen verbindlich zu machen; der Wortlaut der Vereinbarung wäre somit nicht Bestandteil des Beschlusses, sondern würde diesem als Anlage beigelegt.
23. Schließlich weist sie auf folgendes hin: Beschließt der Rat gemäß den im letzten Unterabsatz von Artikel 4 Absatz 2 vorgesehenen Verfahren, die Vereinbarung in der von den Sozialpartnern festgesetzten Form nicht durchzuführen, so zieht die Kommission ihren Vorschlag für einen Beschluß zurück und prüft unter Berücksichtigung der bereits durchgeführten Arbeiten ob es angemessen wäre, im fraglichen Bereich einen Vorschlag für ein Rechtsinstrument vorzulegen.
24. Die Kommission hat den Wortlaut der Vereinbarung folglich nicht in ihren Vorschlag übernommen, sondern als Anlage beigelegt. Sie weist überdies nochmals darauf hin, daß sie für den Fall, daß der Rat die zwischen den Sozialpartnern geschlossene Vereinbarung ändert, ihren Vorschlag zurückziehen wird.

### *I. RECHTSGRUNDLAGE*

25. Artikel 4 Absatz 2 des Abkommens über die Sozialpolitik besagt: "Die Durchführung der auf Gemeinschaftsebene geschlossenen Vereinbarungen erfolgt .... in den durch Artikel 2 erfaßten Bereichen auf gemeinsamen Antrag der Unterzeichnerparteien durch einen Beschluß des Rates auf Vorschlag der Kommission". Die Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten bezieht sich auf die in Artikel 2 Absatz 1 des Abkommens über die Sozialpolitik genannte Arbeitsumwelt zum Schutz der Gesundheit und der Sicherheit der Arbeitnehmer. Dies ist einer der Bereiche, in denen die Kommission mit qualifizierter Mehrheit entscheiden kann. Somit bildet Artikel 4 Absatz 2 die angemessene Rechtsgrundlage für den Vorschlag der Kommission.

26. In diesem Artikel ist nicht vorgesehen, daß das Europäische Parlament zu den Anträgen gehört wird, die die Sozialpartner bei der Kommission stellen. Entsprechend ihrer Zusicherung in der genannten Mitteilung hat die Kommission dennoch das Parlament über die einzelnen Phasen der Anhörung der Sozialpartner unterrichtet. Sie läßt ihm außerdem den Vorschlag zukommen, damit es - falls es dies wünscht - eine Stellungnahme an die Kommission und den Rat abgeben kann. Dasselbe gilt für den Wirtschafts- und Sozialausschuß.

## *II. FORM DES RECHTSAKTS*

27. Der Begriff "Beschluß" im Sinne von Artikel 4 Absatz 2 des Abkommens über die Sozialpolitik nimmt Bezug auf einen der in Artikel 189 des Vertrags genannten verbindlichen Rechtsakt. Die Kommission schlägt dem Rat von den drei in diesem Artikel genannten verbindlichen Rechtsinstrumenten (Verordnung, Richtlinie oder Entscheidung) das am besten geeignete vor. In diesem Fall soll, angesichts von Art und Inhalt des Textes der Sozialpartner, die Vereinbarung indirekt durch Bestimmungen durchgeführt werden, die von den Mitgliedstaaten und/oder den Sozialpartnern in innerstaatliches Recht umzusetzen sind. Daher ist in diesem Fall eine Richtlinie des Rates das geeignete Rechtsinstrument. Im übrigen ist die Kommission entsprechend ihren Aussagen der Ansicht, daß der Wortlaut der Vereinbarung nicht Bestandteil der Richtlinie sein sollte, sondern als Anlage beizufügen ist.
28. Zu den einzelnen Artikeln ihres Vorschlags hält die Kommission folgendes fest:

### *Artikel 1*

29. Dieser Artikel beschränkt sich darauf, der zwischen den Sozialpartnern getroffene Vereinbarung verbindlichen Charakter zu verleihen, um ihre Durchführung durch einen Beschluß des Rates gemäß Artikel 4 Absatz 2 des Abkommens über die Sozialpolitik zu ermöglichen.

### *Artikel 2 bis 4*

30. Artikel 2 Absatz 1 besagt, daß die Bestimmungen der Richtlinie lediglich Mindestanforderungen vorsehen und es den Mitgliedstaaten und/oder den Sozialpartnern vorbehalten bleibt, strengere Bestimmungen in den einschlägigen Bereichen einzuführen.
31. Artikel 2 Absatz 2 enthält eine "Nichtbeeinträchtigungsklausel", die diejenigen Mitgliedstaaten betrifft, die zum Zeitpunkt der Annahme der Richtlinie ein höheres Schutzniveau haben, als im Anhang der Vereinbarung vorgesehen ist. Diese Klausel bedeutet, daß das allgemeine Schutzniveau nach Umsetzung der Gemeinschaftsrichtlinie nicht herabgesetzt werden darf. Sie bietet den

Mitgliedstaaten jedoch die Möglichkeit - entsprechend den Erfordernissen ihrer jeweiligen Wirtschafts- und Sozialpolitik - unterschiedliche Maßnahmen vorzusehen, vorausgesetzt, sie beachten die in dem Abkommen vorgeschriebenen Mindestanforderungen. In jedem Fall jedoch erstreckt sich das Ermessen der Mitgliedstaaten ausschließlich auf ein Schutzniveau, daß über dem durch die Richtlinie gewährleisteten Schutzniveau liegt.

32. Artikel 3 legt den Mitgliedstaaten die Verpflichtung auf, wirkungsvolle, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen vorzusehen. Im Rahmen der Anwendung des Gemeinschaftsrechtes ist es wie in jedem Rechtssystem erforderlich, einerseits die Rechtsunterworfenen von der Übertretung der gemeinschaftsrechtlichen Vorschrift abzuhalten und andererseits diejenigen angemessen zu bestrafen, die die Rechtsvorschrift nicht achten.
33. Artikel 4 und 5 beinhalten die üblichen Bestimmungen zur Umsetzung in innerstaatliches Recht.

#### **RECHTFERTIGUNG DER RICHTLINIE IM VERHÄLTNIS ZUM SUBSIDIARITÄTSPRINZIP**

34. Der Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zu der Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten, das vom Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (ECSA) und dem Verband der Verkehrsgewerkschaften in der Europäischen Union (FST) ausgearbeitet wurde, entspricht in bezug auf die beiden Kriterien - Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit - dem Subsidiaritätsprinzip gemäß Artikel 3 Absatz Buchstabe b des Vertrags von Maastricht.
35. Das erste Kriterium - die Notwendigkeit gemeinschaftlichen Handelns - rechtfertigt sich aus der Tatsache, daß es die Sozialpartner gemäß dem Verfahren nach Artikel 3 des Abkommens über die Sozialpolitik für notwendig befunden haben, eine Gemeinschaftsaktion in diesem Bereich zu starten; sie beantragten daher gemäß Artikel 4 Absatz 2 des Abkommens über die Sozialpolitik die Durchführung der gemeinschaftlichen Vereinbarung durch einen Beschluß des Rates auf Vorschlag der Kommission.
36. Das Instrument der Ratsrichtlinie entspricht der Verhältnismäßigkeit insofern, als sie die großen Ziele festlegt, die die Mitgliedstaaten erreichen sollen, die Festlegung des Inhaltes im einzelnen jedoch nicht der Gemeinschaft, sondern den Sozialpartnern überläßt.

## SCHLUBFOLGERUNG

37. Der Rat wird aufgefordert, den Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten, die vom Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (ECSA) und vom Verband der Verkehrsgewerkschaften in der Europäischen Union (FST) getroffen wurde, anzunehmen.
38. Da dieser Vorschlag auf dem Abkommen über die Sozialpolitik basiert, gilt er nicht für das Vereinigte Königreich (es sei denn, er wird gemäß Artikel 139 des Vertrags von Amsterdam nach dessen Inkrafttreten angenommen). Die Kommission wird daher dem Rat zu gegebener Zeit einen Vorschlag für eine Ratsrichtlinie zur Ausdehnung der auf dem Protokoll über die Sozialpolitik basierenden Richtlinie auf das Vereinigte Königreich unterbreiten.

**Vorschlag für eine RICHTLINIE DES RATES zu der vom Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (European Community Shipowners' Association ECSA) und dem Verband der Verkehrsgewerkschaften in der Europäischen Union (Federation of Transport Workers' Unions in the European Union FST) getroffenen Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten.**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

98/0320 (PRT)

gestützt auf das Abkommen über die Sozialpolitik, das dem Protokoll (Nr. 14) über die Sozialpolitik im Anhang zum Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft beigelegt ist, insbesondere auf Artikel 4 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission, in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Auf der Grundlage des Protokolls über die Sozialpolitik, das dem Vertrag beigelegt ist, haben die Mitgliedstaaten mit Ausnahme des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland (im folgenden als "Mitgliedstaaten" bezeichnet), in dem Wunsch, auf dem von der Sozialcharta von 1989 vorgezeichneten Weg weiterzugehen, ein Abkommen über die Sozialpolitik geschlossen.

(2) Die Sozialpartner können entsprechend Artikel 4 Absatz 2 des Abkommens über die Sozialpolitik einen gemeinsamen Antrag auf Durchführung der auf Gemeinschaftsebene geschlossenen Vereinbarungen durch einen Beschluß des Rates auf Vorschlag der Kommission stellen.

(3) In der vom Rat erlassenen Richtlinie 93/104/EG über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung war der Seeverkehr einer der Tätigkeitsbereiche, die von der Arbeitszeitrichtlinie ausgeschlossen sind.

(4) Die einschlägigen Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation zur Regelung der Arbeitszeit, einschließlich des Übereinkommens über die Arbeitszeit der Seeleute, sollen berücksichtigt werden.

(5) Die Kommission hat entsprechend Artikel 3 Absatz 2 des Abkommens über die Sozialpolitik die Sozialpartner zu der Frage angehört, wie eine Gemeinschaftsaktion zu den Sektoren und Tätigkeitsbereichen ausgerichtet werden sollte, die von der Arbeitszeitrichtlinie ausgeschlossen sind.

(6) Die Kommission, die nach dieser Konsultation eine Gemeinschaftsaktion für zweckmäßig hielt, hat die Sozialpartner auf Gemeinschaftsebene entsprechend Artikel 3 Absatz 3 des Abkommens erneut zum Inhalt des in Aussicht genommenen Vorschlags gehört.

(7) Der Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (ECSA) und der Verband der Verkehrsgewerkschaften in der Europäischen Union (FST) haben die Kommission von ihrem Wunsch in Kenntnis gesetzt, gemäß Artikel 4 des Abkommens über die Sozialpolitik in Dialog miteinander zu treten.

- (8) Die genannten Organisationen schlossen am 30. September 1998 eine Vereinbarung über die Arbeitszeit von Seeleuten. In dieser Vereinbarung fordern die Unterzeichnerparteien gemeinsam die Kommission auf, die Vereinbarung gemäß Artikel 4 Absatz 2 des Abkommens über die Sozialpolitik durch einen Beschluß des Rates auf Vorschlag der Kommission durchzuführen.
- (9) Der Rat hat in seiner Entschließung vom 6. Dezember 1994 "Zu bestimmten Perspektiven einer Sozialpolitik der Europäischen Union: Ein Beitrag zur wirtschaftlichen und sozialen Konvergenz in der Union" (4) die Sozialpartner ersucht, die Möglichkeiten zum Abschluß von Vereinbarungen wahrzunehmen, weil sie nahe an den sozialen Problemen und der sozialen Wirklichkeit sind.
- (10) Diese Vereinbarung gilt für Seeleute auf allen Seeschiffen, gleich ob in öffentlichem oder privatem Eigentum, die im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates eingetragen sind und die gewöhnlich in der gewerblichen Seeschifffahrt verwendet werden.
- (11) Der angemessene Rechtsakt zur Durchführung der Vereinbarung im Sinne von Artikel 189 des Vertrags ist eine Richtlinie. Sie ist für die Mitgliedstaaten hinsichtlich des zu erreichenden Ergebnisses verbindlich, überläßt diesen jedoch die Wahl der Form und der Mittel.
- (12) Entsprechend dem in Artikel 3 b des Vertrags genannten Grundsatz der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit können die Ziele dieser Richtlinie nicht in ausreichendem Maße auf der Ebene der Mitgliedstaaten sondern sollten eher auf Gemeinschaftsebene verwirklicht werden. Die Richtlinie geht jedoch nicht weiter, als für das Erreichen dieser Ziele erforderlich ist.
- (13) Die Richtlinie stellt es den Mitgliedstaaten frei, Begriffe, die in der Vereinbarung verwendet aber nicht spezifisch definiert werden, in Übereinstimmung mit den innerstaatlichen Bestimmungen und Gepflogenheiten zu definieren - dies gilt auch für sonstige Richtlinien im Bereich der Sozialpolitik, die ähnliche Begriffe verwenden - vorausgesetzt, die verwendeten Definitionen entsprechen dem Inhalt der Vereinbarung.
- (14) Die Kommission hat ihren Richtlinienvorschlag in Übereinstimmung mit ihrer Mitteilung vom 20. Mai 1998 über die Anpassung und Förderung des Sozialen Dialogs auf Gemeinschaftsebene verfaßt und dabei die den repräsentativen Status der Unterzeichnerparteien und die Rechtmäßigkeit einer jeden Bestimmung der Vereinbarung berücksichtigt.
- (15) Die Kommission hat ihren Richtlinienvorschlag in Übereinstimmung mit Artikel 2 Absatz 2 des Abkommens über die Sozialpolitik verfaßt, wonach Richtlinien im sozialen Bereich "keine verwaltungsmäßigen, finanziellen oder rechtlichen Auflagen vorschreiben, die der Gründung und Entwicklung von kleinen und mittleren Unternehmen entgegenstehen".
- (16) Im Einklang mit ihrer Mitteilung vom 14. Dezember 1993 über die Anwendung des Protokolls über die Sozialpolitik (Nr. 14) hat die Kommission das Europäische Parlament unterrichtet und ihm den Wortlaut seines Vorschlags, der die Vereinbarung enthält, übermittelt.
- (17) Die Kommission hat außerdem den Wirtschafts- und Sozialausschuß unterrichtet.

(18) Die Vereinbarung legt Mindestanforderungen fest; es ist den Mitgliedstaaten und/oder den Sozialpartnern jedoch freigestellt, günstigere Bestimmungen beizubehalten oder einzuführen.

(19) Die Durchführung der Richtlinie darf nicht als Rechtfertigung für eine Verschlechterung der derzeit in den einzelnen Mitgliedstaaten bestehenden Situation dienen.

(20) Die Mitgliedstaaten können den Sozialpartnern auf deren gemeinsamen Antrag die Durchführung dieser Richtlinie übertragen, vorausgesetzt, sie treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um jederzeit gewährleisten zu können, daß die durch die Richtlinie vorgeschriebenen Ergebnisse erzielt werden.

(21) Die Durchführung der Vereinbarung trägt dazu bei, die Zielsetzungen nach Artikel 1 des Abkommens über die Sozialpolitik zu erreichen.

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### Artikel 1

Ziel dieser Richtlinie ist die Inkraftsetzung der im Anhang befindlichen Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten, die am 30. September 1998 zwischen den Sozialpartnern im Seeverkehr (ECSA und FST) geschlossen wurde.

#### Artikel 2

##### **Mindestvorschriften**

1. Die Mitgliedstaaten können günstigere Bestimmungen beibehalten bzw. einführen, als sie in dieser Richtlinie vorgesehen sind.

2. Die Durchführung dieser Richtlinie darf unter keinen Umständen als Rechtfertigung für eine Senkung des allgemeinen Schutzniveaus der Arbeitnehmer in dem von ihr abgedeckten Bereich dienen. Das Recht der Mitgliedstaaten und/oder der Sozialpartner, bei einer Änderung der Gegebenheiten andere gesetzliche, ordnungspolitische oder vertragliche Vorschriften zu erlassen als diejenigen, die zum Zeitpunkt der Annahme dieser Richtlinie gelten, bleibt hiervon unberührt, sofern die Mindestanforderungen der Richtlinie eingehalten werden.

### Artikel 3

#### **Sanktionen**

Die Mitgliedstaaten legen die Sanktionen fest, die bei Nichteinhaltung der zur Durchführung dieser Richtlinie erlassenen einzelstaatlichen Bestimmungen zu verhängen sind und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um die Durchführung dieser Bestimmungen zu gewährleisten. Die Sanktionen müssen den Kriterien der Wirksamkeit, der Verhältnismäßigkeit und der abschreckenden Wirkung entsprechen. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die Bestimmungen spätestens bis zu dem in Artikel 4 genannten Zeitpunkt mit und unterrichten sie so schnell wie möglich über alle etwaigen einschlägigen Änderungen.

### Artikel 4

#### **Umsetzung**

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die nötig sind, um dieser Richtlinie bis spätestens zum 30. Juni 2001 nachzukommen, oder vergewissern sich spätestens zu diesem Zeitpunkt, daß die Sozialpartner im Wege einer Vereinbarung die erforderlichen Vorkehrungen getroffen haben; dabei haben die Mitgliedstaaten alle notwendigen Maßnahmen zu treffen, um jederzeit gewährleisten zu können, daß die durch die Richtlinie vorgeschriebenen Ergebnisse erzielt werden. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

2. Wenn die Mitgliedstaaten die in Absatz 1 genannten Vorschriften erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder bei deren amtlicher Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

### Artikel 5

#### **Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu ..... am

Im Namen des Rates

Der Präsident

## ANHANG

### EUROPÄISCHE VEREINBARUNG ÜBER DIE REGELUNG DER ARBEITSZEIT VON SEELEUTEN

Gestützt auf das Abkommen über die Sozialpolitik, das dem Protokoll über die Sozialpolitik im Anhang zum Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft beigelegt ist, insbesondere auf Artikel 3 Absatz 4 und Artikel 4 Absatz 2;

in Erwägung nachstehender Gründe:

Artikel 4 Absatz 2 des Abkommens über die Sozialpolitik sieht vor, daß auf europäischer Ebene geschlossene Vereinbarungen auf gemeinsamen Antrag der Unterzeichnerparteien durch einen Beschluß des Rates auf Vorschlag der Kommission durchgeführt werden.

Die Unterzeichnerparteien stellen hiermit diesen Antrag.

Die Unterzeichnerparteien haben folgendes vereinbart:

#### Paragraph 1

1. Diese Vereinbarung gilt für Seeleute auf allen Seeschiffen, gleich ob in öffentlichem oder privatem Eigentum, die im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates eingetragen sind und die gewöhnlich in der gewerblichen Seeschifffahrt verwendet werden. Im Sinne dieser Vereinbarung gilt ein Schiff, das im Register von zwei Staaten eingetragen ist, als im Hoheitsgebiet des Staates eingetragen, dessen Flagge es führt.
2. Im Zweifelsfall hat die zuständige Stelle des jeweiligen Mitgliedstaates zu entscheiden, ob es sich um Seeschiffe oder in der gewerblichen Seeschifffahrt im Sinne dieser Vereinbarung eingesetzte Schiffe handelt. Die entsprechenden Verbände der Reeder, der Seeleute und der Fischer werden hierzu angehört.

#### Paragraph 2

Im Sinne dieser Vereinbarung

- (a) bedeutet der Ausdruck „Arbeitszeit“ die Zeit, während der ein Seemann Arbeit für das Schiff verrichten muß;
- (b) bedeutet der Ausdruck „Ruhezeit“ die Zeit außerhalb der Arbeitszeit; dieser Ausdruck schließt kurze Pausen nicht ein;

- (c) bedeutet der Ausdruck „Seeleute“ alle Personen, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Seeschiffes, für das diese Vereinbarung gilt, beschäftigt oder angeheuert sind;
- (d) bedeutet der Ausdruck „Reeder“ den Eigner des Schiffes oder jede andere Organisation oder Person, wie den Leiter oder Bareboat-Charterer, die vom Reeder die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen und sich mit der Übernahme dieser Verantwortung bereit erklärt hat, alle damit verbundenen Aufgaben und Pflichten zu erfüllen.

#### Paragraph 3

Innerhalb der in Paragraph 5 angegebenen Grenzen ist entweder eine Höchstarbeitszeit, die in einem gegebenen Zeitraum nicht überschritten werden darf, oder eine Mindestruhezeit, die in einem gegebenen Zeitraum zu gewähren ist, festzulegen.

#### Paragraph 4

Unbeschadet der Bestimmungen von Paragraph 5 wird bei der Festlegung der normalen Arbeitszeit für Seeleute grundsätzlich ein Achtstundentag und ein wöchentlicher Ruhetag sowie Arbeitsruhe an Feiertagen zugrunde gelegt. Die Mitgliedstaaten können jedoch Verfahren zur Genehmigung oder Registrierung eines Tarifvertrags annehmen, der die normale Arbeitszeit der Seeleute auf einer Grundlage festlegt, die nicht weniger günstig ist, als diese Norm.

#### Paragraph 5

1. Die Arbeits- oder Ruhezeiten haben folgenden Beschränkungen zu unterliegen:
  - (a) a) die Höchstarbeitszeit darf nicht überschreiten:
    - (i) 14 Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden; und
    - (ii) 72 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen;oder
  - (b) b) die Mindestruhezeit darf nicht unterschreiten:
    - (i) 10 Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden; und
    - (ii) 77 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen.
2. Die Ruhezeit kann in höchstens zwei Zeiträume aufgeteilt werden, von denen einer eine Mindestdauer von sechs Stunden haben muß; der Zeitraum zwischen zwei aufeinanderfolgenden Ruhezeiten darf 14 Stunden nicht überschreiten.
3. Musterungen, Feuerlösch- und Rettungsbootübungen sowie durch nationale Rechts- und Verwaltungsvorschriften und internationale Übereinkünfte vorgeschriebene Übungen sind in einer Weise durchzuführen, die die Störung der Ruhezeiten auf ein Mindestmaß beschränkt und keine Müdigkeit verursacht.
4. Bei Bereitschaftsdienst - wenn z.B. ein Maschinenraum unbesetzt ist - ist dem Seemann eine angemessene Ruhezeit als Ausgleich zu gewähren, sofern die normale Ruhezeit durch Aufrufe zur Arbeit gestört wird.

5. Falls kein Tarifvertrag oder Schiedsspruch vorliegt oder falls die zuständige Stelle feststellt, daß die Bestimmungen des Tarifvertrags oder Schiedsspruchs in bezug auf die Absätze 3 oder 4 unzureichend sind, hat die zuständige Stelle entsprechende Bestimmungen festzulegen, um zu gewährleisten, daß die betreffenden Seeleute eine ausreichende Ruhezeit erhalten.
6. Unter Berücksichtigung der allgemeinen Bestimmungen über die Sicherheit und den Gesundheitsschutz der Arbeitnehmer können die zuständigen Stellen der Mitgliedstaaten aufgrund nationaler Rechts- oder Verwaltungsvorschriften oder eines entsprechenden Verfahrens Tarifverträge genehmigen oder registrieren, die Ausnahmen von den in Absatz 1 und 2 festgelegten Beschränkungen gestatten. Diese Ausnahmen haben soweit wie möglich den festgelegten Normen zu folgen, können aber häufigeren oder längeren Urlaubszeiten oder der Gewährung von Ausgleichsurlaub für wachegehende Seeleute oder Seeleute, die an Bord von Schiffen von kurzer Reisedauer arbeiten, Rechnung tragen.
7. An einem leicht zugänglichen Ort ist eine Übersicht mit der Arbeitsorganisation an Bord anzuschlagen, die für jede Position mindestens folgendes enthalten muß:
  - (a) a) den See- und Hafendienstplan; und
  - (b) b) die Höchstarbeitszeit oder die Mindestruhezeit, entsprechend den in den Mitgliedstaaten geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften oder Tarifverträgen.
8. Die in Absatz 7 erwähnte Übersicht ist nach einem Standardmuster in der oder den Arbeitssprachen des Schiffes und in Englisch zu erstellen.

#### Paragraph 6

Seeleute unter 18 Jahren dürfen nachts nicht arbeiten. Als „Nacht“ im Sinne dieses Paragraphs gilt ein Zeitraum von mindestens neun aufeinanderfolgenden Stunden, der die Zeit zwischen Mitternacht und fünf Uhr morgens einschließt. Diese Bestimmung braucht nicht angewendet zu werden, wenn die wirksame Ausbildung junger Seeleute zwischen 16 und 18 Jahren gemäß festgelegten Programmen und Zeitplänen dadurch beeinträchtigt würde.

#### Paragraph 7

1. Der Kapitän eines Schiffes hat das Recht, von einem Seemann die Arbeitsstunden zu verlangen, die für die unmittelbare Sicherheit des Schiffes, der Personen an Bord, der Ladung oder zur Hilfeleistung für andere, in Seenot befindliche Schiffe oder Personen erforderlich sind.
2. Gemäß Absatz 1 kann der Kapitän den Arbeitszeit- oder Ruhezeitplan vorübergehend außer Kraft setzen und von einem Seemann verlangen, daß er jederzeit die erforderlichen Arbeitsstunden erbringt, bis die normale Situation wiederhergestellt ist.

3. Sobald es nach Wiederherstellung der normalen Situation praktisch möglich ist, hat der Kapitän sicherzustellen, daß alle Seeleute, die während einer planmäßigen Ruhezeit Arbeit geleistet haben, eine ausreichende Ruhezeit erhalten.

#### Paragraph 8

1. Es werden Aufzeichnungen über die tägliche Arbeits- oder Ruhezeit der Seeleute geführt, um die Einhaltung der Bestimmungen nach Paragraph 5 überwachen zu können. Dem Seemann ist eine Kopie der ihn betreffenden Aufzeichnungen auszuhändigen, die vom Kapitän, bzw. einer von ihm ermächtigten Person, und vom Seemann schriftlich zu bestätigen ist.
2. Es werden Verfahren zur Führung dieser Aufzeichnungen an Bord festgelegt, einschließlich der Zeitabstände für die Eintragung dieser Informationen. Ein Vordruck für die Aufzeichnung der Arbeitszeit oder der Ruhezeit der Seeleute wird unter Berücksichtigung vorhandener internationaler Richtlinien erstellt. Das Muster ist in der oder den in Paragraph 5 Absatz 8 vorgesehenen Sprachen abzufassen.
3. Eine Kopie der einschlägigen Bestimmungen der nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften zu dieser Vereinbarung und der einschlägigen Tarifverträge ist an Bord aufzubewahren und muß der Besatzung leicht zugänglich sein.

#### Paragraph 9

Die in Paragraph 8 erwähnten Aufzeichnungen sind in geeigneten Zeitabständen zu prüfen und zu bestätigen; dies soll sicherstellen, daß die Bestimmungen über die Arbeits- oder Ruhezeiten zur Durchführung dieser Vereinbarung eingehalten werden.

#### Paragraph 10

1. Bei der Festlegung, Genehmigung oder Änderung der Besatzungsstärke ist zu berücksichtigen, daß übermäßig lange Arbeitszeiten weitestgehend vermieden oder auf ein Mindestmaß beschränkt werden, um eine ausreichende Erholung sicherzustellen und Ermüdung zu begrenzen.
2. Wenn die Aufzeichnungen oder sonstige Beweismittel eine Verletzung der Bestimmungen über die Arbeits- oder Ruhezeiten erkennen lassen, sind Maßnahmen zu ergreifen, erforderlichenfalls auch die Änderung der Besatzungsstärke des Schiffes, um künftige Verstöße zu vermeiden.
3. Jedes Schiff, für das diese Vereinbarung gilt, hat zur Gewährleistung der Sicherheit eine nach Zahl und Befähigung ausreichende Besatzung gemäß dem Dokument über die sichere Mindestbesatzungsstärke oder einem von der zuständigen Stelle herausgegebenen gleichwertigen Dokument an Bord zu führen.

#### Paragraph 11

Personen unter 16 Jahren dürfen nicht auf einem Schiff arbeiten.

#### Paragraph 12

Der Reeder hat sicherzustellen, daß dem Kapitän die erforderlichen Mittel zur Erfüllung der Verpflichtungen aus dieser Vereinbarung zur Verfügung gestellt werden, einschließlich derjenigen, die sich auf die ausreichende Besatzungsstärke des Schiffes beziehen. Der Kapitän hat alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um sicherzustellen, daß den sich aus dieser Vereinbarung ergebenden Erfordernissen in bezug auf die Arbeits- und Ruhezeiten der Seeleute entsprochen wird.

#### Paragraph 13

1. Alle Seeleute müssen über eine Bescheinigung verfügen, aus der hervorgeht, daß sie für die Arbeit an Bord, für die sie beschäftigt werden, die körperliche Eignung besitzen.

Die Art der vorzunehmenden Gesundheitsbewertung und der in die ärztliche Bescheinigung einzubeziehenden Elemente werden nach Anhörung der entsprechenden Verbände der Reeder und der Seeleute festgelegt.

Alle Seeleute haben sich regelmäßig einer Gesundheitsbewertung zu unterziehen. Wachgehende Seeleute mit gesundheitlichen Problemen, die laut ärztlicher Bescheinigung auf die Nachtarbeit zurückzuführen sind, müssen, sofern irgend möglich, auf eine geeignete Stelle am Tag versetzt werden.

2. Die in Absatz 1 genannte Bewertung des Gesundheitszustandes ist kostenfrei und unterliegt der ärztlichen Schweigepflicht. Untersuchungen dieser Art können im Rahmen des nationalen Gesundheitssystems durchgeführt werden.

#### Paragraph 14

Die Reeder haben den zuständigen nationalen Stellen auf Anfrage Auskunft über wachgehende und andere, nachts arbeitende Seeleute zu erteilen.

#### Paragraph 15

Die Sicherheitsvorkehrungen und der Gesundheitsschutz müssen den Arbeiten entsprechen, die die Seeleute auszuführen haben. Zur Sicherheit und zum Gesundheitsschutz der bei Tag und bei Nacht arbeitenden Seeleute müssen geeignete Schutz- und Präventionsdienste oder -einrichtungen vorhanden sein.

#### Paragraph 16

Gemäß den nach nationalen Bestimmungen und/oder Gepflogenheiten geltenden Voraussetzungen für den Anspruch auf Jahresurlaub und dessen Gewährung hat jeder Seemann hat Anspruch auf einen bezahlten Urlaub von mindestens vier Wochen, bzw. einen entsprechenden Anteil bei einer Beschäftigungsdauer von weniger als einem Jahr. Der Mindestzeitraum für bezahlten Jahresurlaub darf nicht durch eine finanzielle Vergütung ersetzt werden, es sei denn, das Beschäftigungsverhältnis ist anschließend beendet.

Brüssel, den 30. September 1998

**Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST)**

**European Community Shipowners' Association (ECSA)**

**VORSCHLAG FÜR EINE RICHTLINIE DES RATES  
ZUR DURCHSETZUNG DER ARBEITSZEITREGELUNG VON SEELEUTEN AN BORD VON  
SCHIFFEN, DIE GEMEINSCHAFTSHÄFEN ANLAUFEN**

**BEGRÜNDUNG**

**ALLGEMEINE EINFÜHRUNG**

1. Auf Antrag der Sozialpartner und nach Abschluß der Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten am 30. September 1998 schlägt die Kommission eine Richtlinie zur Umsetzung dieser Vereinbarung in der Gemeinschaft unter der Bezeichnung Richtlinie über die Arbeitszeitregelung von Seeleuten (Maritime Working Time (MWT) Directive) vor.

Die zwischen den Sozialpartnern getroffene Vereinbarung enthält im wesentlichen die Bestimmungen des Übereinkommens 180 der IAO. Die MWT-Richtlinie gibt den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, günstigere Bestimmungen einzuführen bzw. beizubehalten als in der Vereinbarung vorgesehen sind. (Artikel 2 der MWT-Richtlinie und zusätzliche Bestimmungen zum IAO-Übereinkommen 180, insbesondere im Zusammenhang mit dem Gesundheitsschutz und dem Jahresurlaub von Seeleuten (Klauseln 13 bis 16 der Vereinbarung)).

Die Vereinbarung und die MWT-Richtlinie richten sich an die Mitgliedstaaten in ihrer Eigenschaft als Flaggenstaaten.

2. Der Hauptgrund für die Annahme einer spezifischen Arbeitszeitregelung für die Seeschifffahrt ist deren einmaliges Arbeitsumfeld. Die an Bord von Schiffen geltende Regelung unterscheidet sich erheblich von den Bedingungen, die in der Regel für landseitige Tätigkeiten gelten. Die Seeschifffahrt ist nicht auf ein einziges Gebiet beschränkt, das der Gerichtsbarkeit eines Staates untersteht, sondern erfolgt in einem völkerrechtlichen Rahmen, in dem der freie Seeverkehr oberstes Gebot ist.
3. Die Einhaltung der Arbeitszeiten ist ein wesentliches Element der Sicherheitspolitik. Ferner dürfen auch Wettbewerbsaspekte nicht außer Acht gelassen werden. Ein lauterer und nichtverzerrter Wettbewerb in einem möglichst sicheren Umfeld ist nicht nur zwischen den Schiffseignern, sondern auch auf allen Strecken von und nach Häfen der Gemeinschaft erforderlich, auf denen Schiffe unter Flaggen der Mitgliedstaaten in direktem Wettbewerb miteinander und mit Schiffen stehen, die unter Drittlandsflaggen fahren.

In seiner Entschließung über eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr unterstrich der Rat die grundsätzliche Notwendigkeit, allen Betreibern gleiche Wettbewerbsbedingungen einzuräumen. Dieses Erfordernis ist auch wesentlicher Bestandteil des IAO-Übereinkommens 147. Der 1996 im Protokoll zum Übereinkommen erwähnte Artikel 4 des IAO-Übereinkommens

147 räumt dem Hafenstaat Kontrollbefugnisse ein, die es den Staaten ermöglichen, die erforderlichen einschlägigen Maßnahmen zu ergreifen, um die Einhaltung international vereinbarter Normen zu gewährleisten.

Mitgliedstaaten, die Vertragsparteien der einschlägigen IAO-Übereinkommen sind, können Artikel 4 des IAO-Übereinkommens auf alle Schiffe anwenden, die ihre Häfen anlaufen. Mit Hilfe der "Nichtbegünstigungsklausel" sollten die Mitgliedstaaten diese Kontrolle auch auf Schiffe ausdehnen, die Flaggen von Drittstaaten führen, die keine Vertragsparteien der Übereinkommen sind.

4. Um gleiche Wettbewerbsbedingungen gewährleisten zu können, müssen kohärente Kontrollsysteme eingerichtet werden. Allerdings ist die Kontrolle der Einhaltung von Bestimmungen über die Arbeits- und Ruhezeiten an Bord von Schiffen eine komplexe Angelegenheit. Es ist schwierig, die Einhaltung der Arbeitszeiten an Bord von Schiffen zu überprüfen, die Gewässer außerhalb der Gerichtsbarkeit des zuständigen Staates befahren. Da die meisten Arbeits- und Ruhezeiten abgeleistet werden, wenn sich das Schiff auf See befindet, ist eine Überprüfung mit besonderen Schwierigkeiten verbunden.

Glücklicherweise wurden einige besondere Vorschriften in die Bestimmungen des IAO-Übereinkommens 180 aufgenommen, durch die eine Überprüfung der Arbeitszeiten an Bord eines Schiffes erleichtert wird. Diese Vorschriften sollten daher zusammen mit den auf IMO/IAO-Ebene erstellten Vorgaben den Grundpfeiler eines kohärenten Systems bilden, mit dem die Einhaltung der Arbeitszeitregelung im Seeverkehr sichergestellt werden kann.

5. Der spezifische Charakter der in Kraft tretenden IAO-Übereinkommen darf nicht außer Acht gelassen werden. Das Inkrafttreten von IAO-Übereinkommen erfordert in der Regel weitaus weniger Ratifizierungsverfahren als die im Rahmen der Internationalen Seeschiffsorganisation getroffenen Übereinkommen. Obwohl die IAO-Übereinkommen 180 und 147 weitgehend von den Mitgliedstaaten ratifiziert werden dürften, besteht das Risiko, daß zahlreiche Schiffe, die Häfen von Mitgliedstaaten anlaufen, die in einem Staat eingetragen sind oder die Flagge eines Staates führen, der keine Vertragspartei eines dieser Übereinkommen. Aus diesem Grunde muß dieser Sachverhalt innerhalb einer "Nichtbegünstigungsklausel" klar geregelt werden, so daß kontrolliert werden kann, ob ein Schiff die für die Arbeits- und Ruhezeiten von Seeleuten geltenden Normen erfüllt.
6. Aufgrund des dargestellten Sachverhalts und der bestehenden Bedenken muß den Mitgliedstaaten in ihrer Eigenschaft als Hafenstaaten ein angemessenes Instrument an die Hand gegeben werden, mit dem sie überprüfen können, ob die Vorschriften für die Arbeitszeiten an Bord von Schiffen erfüllt werden, und mit dessen Hilfe sie die für alle Schiffe geltenden gemeinsamen internationalen Normen klar festlegen können.

Ferner sollte die Regelung unter Wahrung des Subsidiaritätsprinzips nicht in die nachstehend aufgeführten Zuständigkeiten eingreifen:

- Wahl der bestgeeigneten Kontrollbehörde
- Häufigkeit der Überprüfungen
- Verlaß auf das fachliche Urteilsvermögen des Überprüfers.

Diese Aufgaben können effizient von den Mitgliedstaaten bewältigt werden und beeinträchtigen nicht die Verwirklichung der im IAO-Übereinkommen 180 angestrebten wesentlichen Ziele.

7. Die Kommission ist der Ansicht, daß die Anwendung der Richtlinie über die Arbeitszeitregelung von Seeleuten an Bord von Schiffen, die unter der Flagge eines Mitgliedstaates fahren, unabhängig von ihrer Staatsangehörigkeit keine Schwierigkeiten bereiten würde. Sie hängt im Prinzip nicht vom Inkrafttreten des IAO-Übereinkommens ab und könnte daher relativ kurzfristig erfolgen.
- Um jedoch ein vergleichbares Niveau der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes für Seeleute an Bord aller Schiffe zu gewährleisten, schlägt die Kommission vor, die MWT-Richtlinie durch eine Richtlinie über die Durchsetzung der Arbeitszeitregelung von Seeleuten an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen - nachstehend als Durchsetzungsrichtlinie bezeichnet - zu ergänzen.

#### DIE WICHTIGSTEN GRUNDSÄTZE DER GEPLANTEN RECHTSVORSCHRIFTEN

8. Im Rahmen der Durchsetzungsrichtlinie müssen Mitgliedstaaten, die als Flaggenstaaten auftreten, Instrumente schaffen, mit denen dafür gesorgt wird, daß alle Schiffe, die im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats eingetragen sind, die Bestimmungen der MWT-Richtlinie erfüllen.

Die MWT-Richtlinie betrifft die Arbeitszeitregelung aller Seeleute an Bord aller Schiffe, die die Häfen der Gemeinschaft anlaufen, unabhängig von dem Schiffsregister, in das sie eingetragen sind und der Flagge, die sie führen. Die Mitgliedstaaten sollten allerdings vorsichtig vorgehen, wenn sie in ihrer Eigenschaft als Hafenstaaten von Drittlandsschiffen, die Häfen der Gemeinschaft anlaufen, die Einhaltung von Vorschriften verlangen, die zwar in der Vereinbarung, jedoch nicht im IAO-Übereinkommen 180 enthalten sind. Hierzu gehören Vorschriften über den Gesundheitsschutz und den Jahresurlaub von Seeleuten (Klauseln 13 bis 16 der Vereinbarung). Überdies können die Mitgliedstaaten im Rahmen dieser Richtlinie Drittlandsschiffen keine günstigeren als die in der Vereinbarung festgelegten Bedingungen gewähren, die sie gemäß Artikel 2 der MWT-Richtlinie einführen bzw. beibehalten durften. Insofern sollten Schiffe, die nicht im Gebiet eines Mitgliedstaats eingetragen sind oder nicht unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren, keine höheren als die im IAO-Übereinkommen 180 enthaltenen Bestimmungen auferlegt werden.

Ferner sollten die Bestimmungen der Durchsetzungsrichtlinie erst nach dem Datum des Inkrafttretens des IAO-Übereinkommens 180 und des Protokolls zum IAO-Übereinkommen 147 durch Drittlandsschiffe erfüllt werden müssen.

9. Die Durchsetzungsrichtlinie beschreibt die Verfahren, die zu beachten sind, wenn Schiffe, die Häfen eines Mitgliedstaats der Gemeinschaft anlaufen, auf die Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen der MWT-Richtlinie hin überprüft werden.

Das IAO-Übereinkommen 180 enthält folgende Bestimmungen:

- An einem leicht zugänglichen Ort ist eine Übersicht anzuschlagen, aus der die Arbeitsorganisation an Bord und die Höchstarbeitszeiten und Mindestruhezeiten entsprechend der geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften des Flaggenstaats hervorgehen;
- Aufzeichnungen über die tägliche Arbeits- und Ruhezeit der Seeleute sind an Bord zu führen und von den zuständigen Behörden des Staates, in dem das Schiff eingetragen ist, in regelmäßigen Abständen zu prüfen und zu bestätigen.

Da eine gemeinsame Sachverständigengruppe der IAO und der IMO sowohl ein Standardmuster für die Übersicht über die Arbeitsorganisation an Bord sowie ein weiteres für die Aufzeichnungen über die tägliche Arbeits- und Ruhezeit erstellt hat, verfügen die Mitgliedstaaten in ihrer Eigenschaft als Flaggen- oder Hafenstaaten über die geeigneten Instrumente, um die Einhaltung der Bestimmungen des IAO-Übereinkommens zu überwachen.

Damit diese Instrumente in kohärenter Weise genutzt werden können, müssen die Standardmuster in der Durchsetzungsrichtlinie gebührend berücksichtigt werden. Die Durchsetzungsrichtlinie sieht entweder die Verwendung dieser Standardmuster oder eines gleichwertigen Formats vor.

Da ein Nachweis über die Nichteinhaltung der einschlägigen Vorschriften der MWT-Richtlinie in der Regel nur durch eine an Bord des Schiffes durchgeführte Überprüfung erbracht werden kann, enthält die Durchführungsrichtlinie eine Minimalliste der im Zusammenhang mit den Standardmustern zu überprüfenden Punkte.

Ferner können die Aufsichtsbeamten den Umstand, daß sich übermüdete Seeleute an Bord befinden, deren Übermüdung nachweislich auf übermäßige Arbeitszeiten zurückzuführen ist, als Nachweis dafür verwenden, daß die einschlägigen Bestimmungen der MWT-Richtlinie nicht erfüllt wurden.

10. Die Durchsetzungsrichtlinie beschreibt die Maßnahmen, die im Falle einer nachweislichen Nichtbeachtung zu ergreifen sind. Hierbei kann es sich um ein Verbot handeln, den Hafen zu verlassen, solange beispielsweise Unzulänglichkeiten in den Unterlagen nicht behoben wurden oder die Seeleute nicht eine angemessene Ruhezeit abgeleistet haben. Im letzteren Falle entstünde dem Schiff lediglich eine Verspätung von einigen Stunden.
11. Die Durchsetzungsrichtlinie sieht auch Maßnahmen vor, die eine gebührende Unterrichtung der betroffenen Parteien über das Ergebnis der Überprüfung gewährleisten.

12. Da unterschiedliche Verwaltungen damit betraut werden können, die Einhaltung der in der MWT-Richtlinie verankerten Arbeits- bzw. Ruhezeiten zu überprüfen, verlangt die MWT-Richtlinie von den Mitgliedstaaten, daß diese Maßnahmen treffen, mit denen sichergestellt wird, daß die einschlägigen Informationen im Zusammenhang mit der Überprüfung oder dem Verbot, den Hafen zu verlassen, anderen, gegebenenfalls in diesem Staat sowie in anderen Mitgliedstaaten betroffenen Verwaltungen gebührend mitgeteilt werden.

## BESONDERE ERWÄGUNGEN

### Artikel 1

In diesem Artikel wird der Zweck der Richtlinie bestimmt: Es soll ein Instrument geschaffen werden, mit dem die Einhaltung der Richtlinie über die Regelung der Arbeitszeit für Seeleute (MWT-Richtlinie) durch Schiffe aller Flaggen, die Häfen der Mitgliedstaaten anlaufen, überprüft und durchgesetzt werden soll.

Im zweiten Absatz wird erläutert, unter welchen Bedingungen die Bestimmungen der MWT-Richtlinie für Schiffe gelten, die unter der Flagge eines Drittlandes fahren.

### Artikel 2

Dieser Artikel enthält die Definition der Schlüsselbegriffe der Richtlinie.

### Artikel 3

In diesem Artikel werden die Bestimmungen von Artikel 4 des IAO-Übereinkommens 147 aufgegriffen und die Maßnahmen beschrieben, die getroffen werden, um die Einhaltung der in diesem Übereinkommen enthaltenen Normen zu überprüfen.

Eine solche Überprüfung kann aufgrund einer Beschwerde eines Staates oder einer Besichtigung des Schiffs erfolgen. Die Folgemaßnahmen umfassen die Unterrichtung der Regierung des Landes, in dem das Schiff eingetragen ist, sowie sonstige Maßnahmen, die erforderlich sind, um die Bedingungen (hinsichtlich der Arbeits- und Ruhezeiten) zu ändern, die eine eindeutige Gefährdung der Sicherheit oder Gesundheit der Seeleute an Bord darstellen.

### Artikel 4

Dieser Artikel enthält Angaben zu der Mindestüberprüfung, die durchzuführen ist um zu ermitteln, ob ein Schiff die Normen des IAO-Übereinkommens 180 erfüllt.

Die zu diesem Zweck durchgeführte Untersuchung umfaßt eine Überprüfung der Unterlagen, aus denen die an Bord geltenden Arbeits- und Ruhezeiten hervorgehen. Hierzu gehören:

- Die Übersicht, die gemäß dem in Anhang I enthaltenen Standardformat oder einem anderen gleichwertigen Format an einem leicht zugänglichen Ort anzuschlagen ist und aus der in der Arbeitssprache oder den auf dem Schiff gesprochenen Sprachen und in Englisch die Arbeitsorganisation an Bord hervorgeht.
- Aufzeichnungen über die tägliche Arbeits- und Ruhezeit der Seeleute, die an Bord in der Arbeitssprache oder den auf dem Schiff gesprochenen Sprachen und in Englisch gemäß dem in Anhang II enthaltenen Standardformat oder einem anderen gleichwertigen Format geführt und von den zuständigen Behörden des Staates, in dem das Schiff eingetragen ist, in regelmäßigen Abständen geprüft und bestätigt werden.

Ferner kann der Nachweis einer Nichteinhaltung der Normen auch von den durch die zuständige Behörde ermächtigten Aufsichtsbeamten erbracht werden, wenn diese eine Übermüdung der an Bord befindlichen Seeleute infolge der Arbeitsbedingungen oder übermäßiger Gesamtarbeitszeiten oder unzureichender Ruhezeiten feststellen.

#### Artikel 5

In diesem Artikel werden die Maßnahmen festgelegt, die ein Mitgliedstaat zu ergreifen hat, wenn eine Beschwerde oder Nachweise darüber vorliegen, daß ein Schiff die Normen des IAO-Übereinkommens 180 nicht erfüllt wurden und sich herausstellt, daß die Bedingungen an Bord eine eindeutige Gefährdung der Gesundheit und Sicherheit der Seeleute darstellen und geändert werden müssen. Es obliegt der zuständigen Behörde des betreffenden Mitgliedstaats, die entsprechenden Maßnahmen zu ergreifen. Abhängig von der Art und Schwere der festgestellten Mängel kann es dem Schiff untersagt werden, den Hafen zu verlassen, solange die festgestellten Mängel nicht behoben wurden.

Zur Behebung solcher Mängel sind vom Kapitän des Schiffes oder der Verwaltung des Flaggenstaats unterschiedliche Maßnahmen zu ergreifen. Hierzu können die Aufstellung einer Übersicht über die Arbeitsorganisation an Bord gemäß den Bestimmungen des IAO-Übereinkommens 180, die Anpassung der Besatzungsstärke zur Vermeidung übermäßiger Arbeitszeiten für bestimmte Besatzungsmitglieder oder die Maßnahme gehören, den betroffenen Besatzungsmitgliedern eine angemessene Ruhezeit einzuräumen, bevor das Schiff seine Fahrt fortsetzt.

#### Artikel 6

Dieser Artikel beschreibt die Maßnahmen, die ein Mitgliedstaat zu treffen hat, wenn er beschließt, ein Schiff anhand der in Artikel 3 und 4 aufgeführten Gründe im Hafen festzuhalten, um die zuständigen Behörden des Staates, in dem das Schiff eingetragen ist, ordnungsgemäß zu unterrichten. Ferner wird darauf hingewiesen, daß die nach den Bestimmungen dieser Richtlinie durchgeführte Überprüfung ein Schiff nicht unnötig aufhalten darf.

#### Artikel 7

Dieser Artikel beschreibt die Bedingungen, die beim Widerspruchsrecht gegen eine Entscheidung auf Festhalten eines Schiffes in einem Hafen anwendbar sind.

#### Artikel 8

Dieser Artikel sieht eine Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und ihren zuständigen Behörden vor, um eine wirksame Anwendung der Richtlinie zu gewährleisten.

#### Artikel 9

Diese Bestimmungen sorgen dafür, daß Schiffe, die die Flagge eines Staates führen, der keines der einschlägigen IAO-Übereinkommen ratifiziert hat, nicht günstiger behandelt werden als Schiffe, die unter der Flagge einer Vertragspartei der einschlägigen Übereinkommen fahren. So kann der Umstand, daß ein Schiff die Flagge eines Staates führt, der die einschlägigen IAO-Übereinkommen nicht ratifiziert hat, als Hinweis dafür gelten, daß die Arbeitsbedingungen an Bord und insbesondere die Arbeitszeitregelung weder zufriedenstellend sind noch ein dem IAO-Übereinkommen 180 vergleichbares Niveau des Gesundheitsschutzes und der Sicherheit vorhanden ist.

#### Artikel 10 und 11

Diese Artikel enthalten die Maßnahmen, die von jedem Mitgliedstaat getroffen werden müssen, um diese Richtlinie durchzusetzen.

Die Richtlinie enthält ein allgemeines Datum, zu dem die Mitgliedstaaten die für die Anwendung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen treffen müssen. Dieses Datum - der 30. Juni 1998 - berücksichtigt den für die Annahme und das Inkrafttreten der Richtlinie .../EG erwarteten zeitlichen Ablauf. Insofern dürften die Daten für die Anwendung dieser Instrumente übereinstimmen.

Hinsichtlich der allgemeinen Durchführung wurden zwei Ausnahmen vorgesehen:

- für Schiffe, die nicht im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats eingetragen sind, gelten die einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie .../EG erst nach dem Inkrafttreten des IAO-Übereinkommens 180;
- da das Vereinigte Königreich das Protokoll (Nr. 14) über die Sozialpolitik nicht unterzeichnet hat, wäre eine spezifische Richtlinie erforderlich, um die Bestimmungen der Richtlinie .../EG auf das Vereinigte Königreich auszudehnen. Die Anwendung dieser Richtlinie auf das Vereinigte Königreich hängt vom Datum der Anwendung der spezifischen Richtlinie über die Anwendung des Abkommens auf das Vereinigte Königreich ab.

Artikel 12 und 13

Keine Bemerkungen

Anhänge

Die Anhänge enthalten das Standardmuster für die Übersicht über die Arbeitsorganisation an Bord (Anhang I) sowie die Übersicht über die Arbeits- und Ruhezeiten der Seeleute (Anhang II) in der von einer gemeinsamen Sachverständigengruppe der Internationalen Arbeitsorganisation und der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation ausgearbeiteten Fassung.

**VORSCHLAG FÜR EINE RICHTLINIE DES RATES  
ZUR DURCHSETZUNG DER ARBEITSZEITREGELUNG VON SEELEUTEN AN BORD VON  
SCHIFFEN, DIE GEMEINSCHAFTSHÄFEN ANLAUFEN**

(Text mit Bedeutung für den EWR)      98/0321 (SYN)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission<sup>1</sup>,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>2</sup>,

nach dem Verfahren des Artikels 189 c EG-Vertrag<sup>3</sup>,

1. Auf dem Gebiet der Sozialpolitik zielt die Gemeinschaft unter anderem auf die Verbesserung der Gesundheit und der Sicherheit der Arbeitnehmer in ihrer Arbeitsumwelt ab.
2. Die Gemeinschaftstätigkeit auf dem Gebiet des Seeverkehrs zielt unter anderem darauf ab, die Lebens- und Arbeitsbedingungen von Seeleuten an Bord von Schiffen und die Sicherheit auf See zu verbessern sowie der durch Unfälle verursachten Meeresverschmutzung vorzubeugen.
3. Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation hat auf ihrer vierundachtzigsten Tagung vom 8. bis 22. Oktober 1996 das Übereinkommen über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe (IAO 180) und das Protokoll zum Übereinkommen über die Handelsschiffahrt (Mindestnormen), 1976, angenommen.
4. Mit der gemäß Artikel 4 Absatz 2 des Abkommens über Sozialpolitik

---

<sup>1</sup> ABl. C —, — 199-, S.-

<sup>2</sup> ABl. C —, — 199-, S.-

<sup>3</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom — 199- (ABl. C —, — 199-, S.-), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom — 199- (ABl. C —, — 199-, p.-) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom — 199- (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

verabschiedeten Richtlinie des Rates [...EG vom ... 199], im Folgenden MWT-Richtlinie genannt, soll die am 30. September 1998 zwischen den Sozialpartnern getroffene Vereinbarung, im Folgenden „die Vereinbarung“ genannt, in Kraft gesetzt werden. Diese Vereinbarung gilt für Seeleute auf allen Seeschiffen, gleich ob in öffentlichem oder privatem Eigentum, die im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates eingetragen sind und die gewöhnlich in der gewerblichen Seeschifffahrt eingesetzt werden.

5. Mit dieser Richtlinie sollen die Bestimmungen der MWT -Richtlinie auf alle Schiffe, unabhängig von deren Flagge, angewendet werden, die einen Hafen der Gemeinschaft anlaufen. Diese Bestimmungen entsprechen dem Übereinkommen 180 der IAO. Die MWT -Richtlinie enthält allerdings Bestimmungen, die nicht im Übereinkommen 180 der IAO enthalten sind und die daher nicht an Bord von Schiffen durchgesetzt werden sollten, die nicht die Flagge eines Mitgliedstaates führen.
6. Die MWT -Richtlinie gilt für Seeleute an Bord aller Schiffe, die im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates eingetragen sind. Die Mitgliedstaaten sollten die Einhaltung der Bestimmungen durch die in ihrem Hoheitsgebiet eingetragenen Schiffe überwachen.
7. Um die Sicherheit zu gewährleisten und Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, sollte es den Mitgliedstaaten erlaubt werden, die Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen der MWT -Richtlinie durch alle Schiffe zu überprüfen, die ihre Häfen anlaufen, unabhängig von dem Staat, in dem sie eingetragen sind.
8. Schiffen, die unter der Flagge eines Staates fahren, der nicht Vertragspartei des Übereinkommens 180 der IAO oder des Protokolls zum Übereinkommen 147 der IAO ist, sollte keine günstigere Behandlung zuteil werden als Schiffen, die unter der Flagge einer Vertragspartei dieser oder eines der beiden Übereinkommen fahren.
9. Für die Überprüfung einer wirksamen Anwendung und Durchsetzung der MWT -Richtlinie müssen die Mitgliedstaaten Überprüfungen an Bord von Schiffen durchführen, insbesondere, wenn sie vom Kapitän, einem Besatzungsmitglied oder einer anderen Person oder Organisation mit berechtigtem Interesse an einem sicheren Schiffsbetrieb, den Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord oder der Verhütung der Meeresverschmutzung eine Beschwerde erhalten haben.
10. Mit dieser Richtlinie können Mitgliedstaaten, auf eigene Initiative, in angemessener Weise Inspektoren für Hafenstaatenkontrolle zur Ausführung von Inspektionen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen, bestimmen.
11. Der Nachweis darüber, daß ein Schiff die Bestimmungen der MWT -Richtlinie nicht erfüllt, kann nach Überprüfung der Arbeitsorganisation und der Aufzeichnungen über die Arbeits- und Ruhezeiten der Seeleute oder dann erbracht werden, wenn ein Aufsichtsbeamter berechtigten Grund zu der Annahme hat, daß die Seeleute übermüdet sind.

12. Um eindeutige sicherheits- oder gesundheitsgefährdende Bedingungen an Bord von Schiffen zu beheben, kann die zuständige Behörde eines Mitgliedstaats, in dessen Hafen das Schiff eingelaufen ist, dem Schiff das Verlassen des Hafens solange untersagen, bis die festgestellten Mängel behoben wurden oder die Mannschaft sich hinreichend ausgeruht hat.
13. Da die MWT -Richtlinie die Bestimmungen des Übereinkommens 180 der IAO wiedergibt, könnte die Überprüfung der Einhaltung der Bestimmungen dieser Richtlinie durch Schiffe, die im Hoheitsgebiet eines Drittstaates eingetragen sind, nur nach dem Inkrafttreten des Übereinkommens erfolgen.
14. Da das Abkommen über Sozialpolitik nicht im Vereinigten Königreich gilt, ist die MWT -Richtlinie für diesen Mitgliedstaat nicht rechtsverbindlich. Allerdings wurden mit der Richtlinie ..../EG vom ... 199. die Bestimmungen der Richtlinie ausgedehnt, so daß die Europäische Vereinbarung auch im Vereinigten Königreich gilt.

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### Artikel 1

##### Zweck und Geltungsbereich

1. Mit dieser Richtlinie soll ein Instrument geschaffen werden, mit dem die Einhaltung der MWT -Richtlinie durch Schiffe, die Häfen der Mitgliedstaaten anlaufen, überprüft und durchgesetzt werden soll, um die Sicherheit im Seeverkehr, die Arbeitsbedingungen und die Gesundheit und Sicherheit von Seeleuten an Bord von Schiffen zu verbessern.
2. In Sinne dieser Richtlinie gelten die Bestimmungen der MWT -Richtlinie für die in einem Mitgliedstaat eingetragenen Schiffe und für die die nicht im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats eingetragen sind oder nicht unter dessen Flagge fahren. Von letzteren ausgenommen sind :
  - Die von den Mitgliedstaaten beibehaltenen oder eingeführten Bestimmungen, die günstiger sind, als die Bestimmungen des Übereinkommens 180 der IAO.
  - Artikel 13 bis 16 der in der Anlage der MWT -Richtlinie enthaltenen Europäischen Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten.

## Artikel 2

### Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bedeutet der Ausdruck

- a) "Schiff" ein Seeschiff, das in einem Mitgliedstaat gemäß der MWT -Richtlinie eingetragen ist sowie ein Seeschiff, das unter das Übereinkommen 180 der IAO fällt und unter der Flagge eines anderen Staates als des Hafenstaats fährt;
- b) "zuständige Stelle" die von den Mitgliedstaaten zur Ausübung von Tätigkeiten im Rahmen dieser Richtlinie benannte Stelle;
- c) "Aufsichtsbeamter" ein öffentlicher Bediensteter oder eine andere Person, die von der zuständigen Stelle des Mitgliedstaats ermächtigt wird, die Arbeitsbedingungen an Bord zu überprüfen und der zuständigen Stelle gegenüber verantwortlich zeichnet;
- d) "Beschwerde" eine Information eines Besatzungsmitglieds, einer Berufsorganisation, eines Verbands, einer Gewerkschaft oder jedweder Person, die an der Sicherheit des Schiffes sowie der Vermeidung von Sicherheits- oder Gesundheitsrisiken für die Besatzung interessiert ist.

## Artikel 3

### Durchsetzung

Unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 1 Absatz 2 bereitet ein Mitgliedstaat, dessen Hafen freiwillig von einem Schiff auf dessen normaler Fahrt oder aus schiffsbetrieblichen Gründen angelaufen wird, und der eine Beschwerde erhält oder Anhaltspunkte dafür hat, daß das Schiff nicht die Normen der MWT -Richtlinie erfüllt, einen an die Regierung des Staates, in dem das Schiff eingetragen ist, gerichteten Bericht vor und trifft die erforderlichen Maßnahmen, um die Bedingungen an Bord zu ändern, die eine eindeutige Gefährdung der Sicherheit oder Gesundheit der Seeleute darstellen.

## Artikel 4

### Maßnahmen zur Feststellung der Nichteinhaltung der einschlägigen Bestimmungen

Um festzustellen, ob Nachweise darüber vorliegen, daß ein Schiff die Normen der MWT -Richtlinie nicht erfüllt, prüft der Mitgliedstaat, dessen Hafen von einem Schiff angelaufen wird, gemäß Artikel 3, an Bord, ob:

- An einem leicht zugänglichen Ort eine Übersicht gemäß dem in Anhang I enthaltenen Standardformat oder einem anderen gleichwertigen Format angeschlagen wurde, aus der in der Arbeitssprache oder den auf dem Schiff gesprochenen Sprachen und in Englisch die Arbeitsorganisation an Bord hervorgeht.

- Aufzeichnungen über die tägliche Arbeits- und Ruhezeit der Seeleute an Bord in der Arbeitssprache oder den auf dem Schiff gesprochenen Sprachen und in Englisch gemäß dem in Anhang II enthaltenen Standardformat oder einem anderen gleichwertigen Format geführt werden und von den zuständigen Behörden des Staates, in dem das Schiff eingetragen ist, in regelmäßigen Abständen geprüft und bestätigt wurden.

Liegen Anzeichen dafür vor, daß sich an Bord eines Schiffes, das den Hafen eines Mitgliedstaats anläuft, übermüdete Seeleute befinden, deren Übermüdung nachweislich auf übermäßige Arbeitszeiten zurückzuführen ist, kann der Aufsichtsbeamte nach fachlichem Ermessen beschließen, daß das Schiff die Bestimmungen der MWT -Richtlinie nicht vollständig erfüllt.

## Artikel 5

### Behebung von Mängeln

Hat ein Mitgliedstaat gemäß der Artikel 3 und 4 eine Beschwerde erhalten oder liegen ihm Nachweise darüber vor, daß ein Schiff die Normen der MWT -Richtlinie nicht erfüllt, so trifft er die notwendigen Maßnahmen um sicherzustellen, daß die Bedingungen an Bord, die eine eindeutige Gefährdung der Gesundheit und Sicherheit der Seeleute darstellen, geändert werden.

Solche Maßnahmen können ein Verbot beinhalten, den Hafen zu verlassen, solange die festgestellten Mängel nicht behoben oder die Seeleute angemessen ausgeruht sind.

## Artikel 6

### Folgemaßnahmen

1. Wird einem Schiff gemäß Artikel 5 untersagt, den Hafen zu verlassen, unterrichtet die zuständige Behörde des Mitgliedstaats den Kapitän, den Schiffseigner oder -betreiber, die Verwaltung des Flaggenstaats oder des Staats, in dem das Schiff eingetragen ist, oder den Konsul und in Ermangelung einer konsularischen Vertretung die nächstgelegene diplomatische Vertretung des Staates über die Ergebnisse der Überprüfung, die vom Aufsichtsbeamten getroffenen Entscheidungen sowie, falls erforderlich, die zur Behebung der Mängel notwendigen Maßnahmen.
2. Wird eine Überprüfung gemäß dieser Richtlinie vorgenommen, sollten alle erdenklichen Anstrengungen unternommen werden, um eine unnötiges Festhalten des Schiffes zu vermeiden. Wird ein Schiff unnötig festgehalten, hat der Schiffseigner oder -betreiber Anspruch auf einen Ausgleich für die entstandenen Verluste oder Schäden. Im Falle einer behaupteten unnötigen Verzögerung liegt die Beweislast beim Eigner oder Betreiber des Schiffes.

## Artikel 7

### Widerspruchsrecht

1. Der Eigentümer oder der Betreiber eines Schiffes oder sein Vertreter in einem Mitgliedstaat hat das Recht, gegen ein von der zuständigen Behörde verfürgtes Festhalten Widerspruch einzulegen. Der Widerspruch hat keine aufschiebende Wirkung.
2. Die Mitgliedstaaten werden zu diesem Zweck geeignete Verfahren nach Massgabe ihrer innerstaatlichen Rechtsvorschriften einführen und beibehalten.
3. Die zuständige Behörde unterrichtet den Kapitän eines in Absatz 1 genannten Schiffes gebührend über die Widerspruchsrechte.

## Artikel 8

### Amtshilfe

Die Mitgliedstaaten treffen Vorkehrungen für eine Zusammenarbeit zwischen ihren zuständigen Behörden und den jeweiligen zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten, um die wirksame Anwendung dieser Richtlinie zu gewährleisten. Die Kommission wird von diesen Vorkehrungen unterrichtet.

## Artikel 9

### Nichtbegünstigungsklausel

Bei der Überprüfung eines Schiffes, das im Hoheitsgebiet eines Staates eingetragen ist oder unter der Flagge eines Staates fährt, der des Übereinkommens 180 der IAO oder des Protokolls zum Abkommen 147 der IAO nicht Ratifiziert hat, sorgen die Mitgliedstaaten ab Inrafttreten diese Instrumente dafür, daß das Schiff und seine Besatzung nicht günstiger behandelt werden als Schiffe, die im Hoheitsgebiet eines Staates eingetragen sind oder unter der Flagge eines Staates fahren, der Vertragspartei dieser Übereinkommen ist.

## Artikel 10

### Abschlußbestimmungen

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die zur Durchführung dieser Richtlinie bis spätestens zum 30. Juni 2001 erforderlich sind.
2. Abweichend von den Bestimmungen des Absatzes 1 gilt diese Richtlinie für das Vereinigte Königreich nicht vor dem in der Richtlinie ././EG erwähnten Umsetzungsdatum. Mit dieser Richtlinie werden die Bestimmungen der Europäischen Vereinbarung auf das Vereinigte Königreich ausgedehnt.
3. Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.
4. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission unverzüglich über alle innerstaatlichen Vorschriften, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen. Die Kommission unterrichtet die anderen Mitgliedstaaten hiervon.

## Artikel 11

### Schiffe aus nicht-Mitgliedstaaten

Für Schiffe, die nicht im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats eingetragen sind oder nicht die Flagge eines Mitgliedstaates führen, gelten die Bestimmungen dieser Richtlinie erst drei Monaten nach dem Datum des Inkrafttretens des Übereinkommens über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe, 1996 (IAO 180) und nach dem Datum des Inkrafttretens des Protokolls von 1996 zum Übereinkommen über die Handelsschifffahrt (Mindestnormen), 1976.

## Artikel 12

### Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 13

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel,

Für den Rat  
Der Präsident



## Auswahl von Texten aus dem IAO-Übereinkommen 180 und dem STCW-Übereinkommen

### IAO-Übereinkommen 180

#### Art. 5 Absatz 1.

Die Arbeits- oder Ruhezeiten haben folgenden Beschränkungen zu unterliegen: a) die Höchstarbeitszeit darf nicht überschreiten: (i) 14 Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden; (ii) 72 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen; oder b) die Mindestruhezeit darf nicht unterschreiten: (i) zehn Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden; und (ii) 77 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen.

#### Art. 5 Absatz 2.

Die Ruhezeit kann in höchstens zwei Zeiträume aufgeteilt werden, von denen einer eine Mindestdauer von sechs Stunden haben muß, und der Zeitraum zwischen zwei aufeinanderfolgenden Ruhezeiten darf 14 Stunden nicht überschreiten.

#### Art. 5 Absatz 6.

Die Absätze 1 und 2 hindern das Mitglied nicht daran, einer innerstaatlichen Gesetzgebung oder ein Verfahren anzunehmen, wonach die zuständige Stelle Gesamtarbeitsverträge genehmigen oder registrieren kann, die Ausnahmen von den festgelegten Beschränkungen gestatten. Diese Ausnahmen haben so weit wie möglich den festgelegten Normen zu folgen, können aber häufigeren oder längeren Urlaubszeiten oder der Gewährung von Ausgleichsurlaub für wachgehende Seeleute oder Seeleute, die an Bord von Schiffen von kurzer Reisedauer arbeiten, Rechnung tragen.

#### Art. 7 Absatz 1

Die Bestimmungen dieses Übereinkommens sind nicht so auszulegen, als würde dadurch das Recht des Kapitäns eines Schiffes beeinträchtigt, von einem Seemann die Leistung der Arbeitszeiten zu verlangen, die für die unmittelbare Sicherheit des Schiffes, der Personen an Bord oder der Ladung oder zur Hilfeleistung für andere Schiffe oder Personen, die sich in Seenot befinden, erforderlich sind.

#### Art. 7 Absatz 3

Sobald es nach Wiederherstellung der normalen Situation praktisch möglich ist, hat der Kapitän sicherzustellen, daß alle Seeleute, die während einer planmäßigen Ruhezeit Arbeit geleistet haben, eine ausreichende Ruhezeit erhalten.

### STCW-Übereinkommen

#### Abschnitt A-VIII/1 des STCW-Codes (Normen)

1.

Allen Personen, die als Wachhelfer oder als Schiffsleute, die Brückenwache gehen, zum Dienst eingeteilt sind, müssen während eines jeden Zeitraums von 24 Stunden mindestens 10 Stunden Ruhe zugestanden werden.

2.

Die Ruhephasen dürfen in höchstens zwei Zeiträume aufgeteilt werden, von denen einer mindestens 6 Stunden umfassen muß.

3.

Die Vorschriften bezüglich der in den Absätzen 1 und 2 festgelegten Ruhepausen brauchen im Notfall, bei Übungen oder unter sonstigen vordringlichen betrieblichen Bedingungen nicht eingehalten zu werden.

4.

Ungeachtet der Vorschriften in den Absätzen 1 und 2 kann der Mindestzeitraum von 10 Stunden auf mindestens 6 aufeinanderfolgende Stunden reduziert werden, vorausgesetzt, daß sich eine solche Herabsetzung nicht über mehr als zwei Tage erstreckt und mindestens 70 Stunden Ruhe in jedem Zeitraum von sieben Tagen gewährleistet sind.

5.

Die Verwaltungen müssen dafür Sorge tragen, daß Wachpläne an den Stellen angebracht werden, die leicht zugänglich sind.

#### Abschnitt B-VIII/1 des STCW-Codes (Anleitung)

3.

Bei der Anwendung von Regel VIII/1 sollten die nachstehenden Gegebenheiten berücksichtigt werden:

1.

in den Vorschriften über die Verhütung von Ermüdung sollte sichergestellt werden, daß keine übermäßige oder unvernünftige Gesamtarbeitszeit geleistet wird. Insbesondere sollten die in Abschnitt VIII/1 aufgeführten Mindestruhepausen so ausgelegt werden, daß darunter nicht zu verstehen ist, daß die gesamte andere Zeit für Wachdienst oder andere Pflichten aufgewendet werden kann;

2.

die Häufigkeit und die Länge der Ruhepausen sowie die Gewährung von Ausgleichsurlaub sind wesentliche Faktoren, um zu verhindern, daß es zu zunehmender Ermüdung über einen längeren Zeitraum kommt;

3.

die Vorschriften für Schiffe, die sich auf kurzen Seereisen befinden, können variiert werden, vorausgesetzt, daß besondere Sicherheitsvorkehrungen getroffen werden.

# Standardmuster für die Übersicht über die Arbeitszeiten und Ruhezeiten von Seeleuten

## Anhang II

Standardformular für die Übersicht über die Arbeitszeiten und Ruhezeiten von Seeleuten<sup>1</sup>

Name des Schiffs : \_\_\_\_\_ IMO-Nummer (falls vorhanden) : \_\_\_\_\_ Flagge des Schiffs : \_\_\_\_\_ Seite 1 von 2 Seiten

Seemann (vollständiger Name) : \_\_\_\_\_ dienstl. Stellung / Rang : \_\_\_\_\_

Monat und Jahr : \_\_\_\_\_ Wachmann<sup>2</sup> : ja ☐ nein ☐

### Übersicht über die Arbeits-/Ruhezeiten<sup>3</sup>

Bitte kennzeichnen Sie die Arbeits- oder Ruhezeiten ggf. mit einem « X » oder verwenden sie eine durchgehende Pfeillinie.

### BITTE FÜLLEN SIE DIE UMSTEHENDE TABELLE AUS

Für dieses Schiff gelten die nachstehenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften und / oder Tarifverträge über die Begrenzung der Arbeitszeiten oder Mindestruhezeiten : \_\_\_\_\_

Ich bestätige, daß diese Übersicht die Arbeits- bzw. Ruhezeiten der betroffenen Seeleute korrekt wiedergibt.

Name des Kapitäns oder der vom Kapitän zur Unterzeichnung dieser Übersicht ermächtigten Person \_\_\_\_\_

Unterschrift des Kapitäns oder der hierzu ermächtigten Person \_\_\_\_\_ Unterschrift des Seemanns \_\_\_\_\_

Dem Seemann ist eine Zweitschrift dieser Übersicht auszuhandigen. Dieses Formular ist gemäß den von ..... (Name der zuständigen Behörde) aufgestellten Verfahren zu prüfen und zu bestätigen.

<sup>1</sup> Die in dieser Mustertabelle enthaltenen Angaben sind in der Arbeitssprache oder den Sprachen des Schiffs und in Englisch zu machen.

<sup>2</sup> ggf. mit ☒ bestätigen.

<sup>3</sup> ggf. streichen:

[illegible]

1 Auszufüllen und zu verwenden gemäß den von der zuständigen Behörde in Übereinstimmung mit den einschlägigen Anforderungen des Übereinkommens über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe, 1996 (Übereinkommen 180) vorgegebenen Verfahren.

22 Um die Einhaltung der einschlägigen Anforderungen des Übereinkommens über die Besatzungsstärke der Schiffe, 1996 (Übereinkommen 180) und des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen) in seiner geänderten Fassung sicherzustellen, können sich zusätzliche Berechnungen und Überprüfungen als erforderlich erweisen.

**AUSWIRKUNGEN DES VORGESCHLAGENEN  
RECHTSAKTS AUF DIE UNTERNEHMEN UNTER  
BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER KLEINEN  
UND MITTLEREN UNTERNEHMEN (KMU)**

**Titel der Vorschläge:**

1. **Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zu der vom Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (European Community Shipowners' Association ECSA) und dem Verband der Verkehrsgewerkschaften in der Europäischen Union (Federation of Transport Workers' Unions in the European Union FST) getroffenen Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten.**
2. **Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Durchsetzung der Arbeitszeitregelung von Seeleuten an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen.**

**Aktenzeichen: 98019**

**Die Vorschläge**

- I. ***Warum sind in diesem Bereich unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips gemeinschaftliche Rechtsvorschriften erforderlich und worin bestehen ihre wesentlichen Ziele?***
  1. Ziel des ersten Richtlinienvorschlag ist es, durch Inkraftsetzung der am 30. September 1998 zwischen den Sozialpartnern im Bereich der Seefahrt (ECSA und FST) zu diesem Thema getroffenen Vereinbarung, Mindestnormen zur Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten festzulegen.
  2. Ziel der zweiten Richtlinie ist es, die einschlägigen Bestimmungen der vorstehend genannten Richtlinie auf alle Schiffe anzuwenden, die den Hafen eines Mitgliedstaats anlaufen, gleichgültig, wo sie eingetragen sind oder unter welcher Flagge sie fahren.
  3. Das Weißbuch zu den Sektoren und Tätigkeitsbereichen, die von der Arbeitszeitrichtlinie ausgeschlossen sind (KOM(97) 334) stellt fest, daß lange Arbeitszeiten auf See allgemein üblich sind. Aufgrund des Wettbewerbs durch Schiffe, die unter der Flagge eines Drittstaates fahren, war es jedoch bisher schwierig, bei der Begrenzung dieser Arbeitszeiten systematisch vorzugehen. Aus diesem Grund und angesichts des globalen Charakters des Sektors war man im Paritätischen Ausschuß für den Seeverkehr bemüht, eine Einigung auf Ebene der internationalen Organisationen zu erreichen, bevor innergemeinschaftliche Fragen in Angriff genommen wurden.
  4. Im Oktober 1996 nahm die Internationale Arbeitsorganisation (IAO) ein neues Übereinkommen (Nr. 180) über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe an. Das Übereinkommen sieht für Seeleute an Bord von Schiffen entweder eine Höchstarbeitszeit (14 Stunden täglich bzw. 72

Stunden wöchentlich) oder eine Mindestruhezeit (10 Stunden täglich bzw. 77 Stunden wöchentlich) vor.

5. Gleichfalls im Oktober 1996 nahm die IAO ein Protokoll zum Übereinkommen Nr. 147 an, das dem Hafenstaat gewisse Kontrollmöglichkeiten einräumt und dem jeweiligen Staat zugesteht, die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um die Einhaltung international anerkannter Normen zu gewährleisten.
6. Der erste Vorschlag basiert auf den Bestimmungen des IAO-Übereinkommens Nr. 180 und der Richtlinie 93/104/EG zu bestimmten Aspekten der Arbeitszeitgestaltung. er enthält gemeinschaftsweit geltende Bestimmungen für Seeleute an Bord von Schiffen, die im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates eingetragen sind.
7. Der zweite Vorschlag für eine Richtlinie zur Durchsetzung der Arbeitszeitregelung von Seeleuten an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen, sieht vor, daß die Arbeitszeitbestimmungen auf allen Schiffen durchgesetzt werden müssen, d.h. auch auf Schiffen, die nicht in einem Mitgliedstaat registriert sind. Aus Gründen des Wettbewerbs ist es wichtig, daß für alle Konkurrenten die gleichen Voraussetzungen gelten, wie der Rat in seiner Mitteilung "Eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr" hervorhebt. Aus diesem Grund sollten sowohl die für Schiffe unter EG-Flagge geltenden als auch für in Drittländern eingetragene Schiffe geltenden Bestimmungen in etwa zur gleichen Zeit in den Mitgliedstaaten und auf internationaler Ebene in Kraft treten. Daher kommen nur Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene in Frage.
8. Die beiden Richtlinienvorschläge, die sich auf die Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten und auf deren Durchsetzung beziehen und vom Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (ECSA) und dem Verband der Verkehrsgewerkschaften in der Europäischen Union (FST) ausgearbeitet wurden, berücksichtigen das Subsidiaritätsprinzip in bezug auf die beiden Kriterien Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit gemäß Artikel 3 b) des Vertrags von Maastricht.
9. Zum ersten Kriterium der Notwendigkeit eines gemeinschaftlichen Rechtsaktes: Dieser rechtfertigt sich aus der Tatsache, daß die Sozialpartner im Rahmen des in Artikel 3 des Abkommens zur Sozialpolitik vorgeschriebenen Verfahrens über die Notwendigkeit einer Gemeinschaftsaktion in diesem Bereich übereingekommen sind und die Inkraftsetzung ihrer Vereinbarung auf europäischer Ebene durch einen Beschluß des Rates auf Vorschlag der Kommission im Sinne von Artikel 4 Absatz 2 des Abkommens beantragt haben. Sie haben ebenfalls darauf hingewiesen, daß das Abkommen durch geeignete Rechtsvorschriften in Kraft gesetzt werden muß, um Wettbewerbsverzerrungen im internationalen Seeverkehr zu verhindern.

## Auswirkungen auf die Unternehmen

### II. *Wer ist von dem Vorschlag betroffen?*

Der Vorschlag gilt für Seeleute an Bord von Schiffen, die im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates eingetragen sind und für deren Arbeitgeber.

### III. *Welche Verpflichtungen ergeben sich aus dem Vorschlag für die Unternehmen?*

Die Unternehmen haben zu gewährleisten, daß die Bestimmungen der Richtlinie, insbesondere in bezug auf den Jahresurlaub und die Ruhezeiten oder Begrenzungen der Arbeitszeit eingehalten werden.

### IV. *Welche wirtschaftlichen Auswirkungen sind von dem Vorschlag zu erwarten?*

#### (a) *Welche Auswirkungen sind zu erwarten für*

- die Beschäftigungssituation und die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen

Werden die EU-Grenzwerte annähernd zur gleichen Zeit wie die internationalen Grenzwerte eingeführt, dürften sich die Vorschläge insofern positiv auf das Beschäftigungsniveau der EU-Länder und die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Schiffsunternehmen auswirken, als somit die Möglichkeit des unlauteren Wettbewerbs durch Drittländer eingeschränkt werden kann.

- Investitionen und Unternehmensgründungen?  
Vernachlässigbar.

#### (b) *Wird die Einführung neuer Verwaltungsverfahren erforderlich sein?*

Die Mehrzahl der hiermit verbundenen Verwaltungsverfahren dient auch der Umsetzung der einschlägigen internationalen Übereinkommen in einzelstaatliches Recht; dies schließt geeignete Verwaltungsmechanismen zur Sicherstellung der Anwendung der vorgeschlagenen Rechtsvorschriften ein. Hierzu werden Einmalkosten für die Einführung der neuen Arbeitspläne anfallen. Die meisten Schiffe verfügen bereits über entsprechende Überwachungssysteme, es dürften jedoch einige Ausweitungen erforderlich sein, um den neuen Vorschriften entsprechen zu können.

- #### c) *Kosten-Nutzen-Verhältnis in quantitativer und/oder qualitativer Hinsicht.*
- Da das IAO-Übereinkommen bereits besteht, sind die Auswirkungen der Ausweitung der bestehenden Arbeitszeitrichtlinie zur Einbeziehung von Seeleuten nur auf die Artikel 13 bis 16 zurückzuführen. Angesichts des Drucks, dem unter EU-Flagge fahrende Schiffe unterliegen, um den bestehenden Normen zu entsprechen, ist es unwahrscheinlich, daß aufgrund dieser Artikel eine zusätzliche Umorganisation der Schichtarbeit, des Einsatzes oder sogar der Aufzeichnungsverfahren erforderlich wird, da diese Erfordernisse bereits implizit oder explizit im IAO-Übereinkommen enthalten sind. Demnach ist also nicht davon auszugehen, daß zusätzliche Kosten zur Überwachung der Arbeitsstunden

der Nachtarbeiter oder der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes anfallen, da dies bereits im Rahmen des IAO-Übereinkommens erforderlich ist.

Kosten ergeben sich aus dem Erfordernis, eine Bescheinigung über die körperliche Eignung für die Arbeit an Bord auszustellen und den Nachweis über einen mindestens vierwöchigen bezahlten Jahresurlaub vorzulegen, oder aufgrund des Erfordernisses, die entsprechenden Vorkehrungen für eine Schiffsinspektion zu treffen.

Kostengünstig dürfte sich der Rückgang der Ausfallzeiten durch Unfälle und Krankheit auswirken, was auf eine bessere Einhaltung der Ruhezeiten und eine kürzere Arbeitswoche zurückzuführen ist. Außerdem kann man davon ausgehen, daß die Arbeitnehmer als Folge der Ruhezeiten gesünder und dafür produktiver sein werden. Der Sektor unterliegt zusätzlichem wirtschaftlichem Druck, da gut organisierte und gesunde Arbeitskräfte hoch im Kurs stehen. Versicherungsgesellschaften führen eine sehr konsequente Risikobewertung durch, indem sie Unternehmen, die hohe Standards anlegen, niedrigere Prämien gewähren. Ein hoher Leistungsstandard und damit eine bessere Qualität der Dienstleistung sind wichtige Faktoren gegen die Niedrigpreisanbieter mit Schiffen aus Drittländern, insbesondere gegenüber dem wachsenden Wettbewerb aus China. Die Durchsetzung dieser Vorschriften anhand der vorgeschlagenen Bestimmungen zu den Arbeitszeiten an Bord von Schiffen, die EU-Häfen anlaufen, wird darüber hinaus das Problem der Müdigkeit von Seeleuten verringern und einen positiven Einfluß auf die Sicherheitsbedingungen auf Schiffen in Gewässern der Gemeinschaft haben.

d) *Welche Kosten ergeben sich aus der Richtlinie?*

Die Kommission hat eine Bewertung der Auswirkungen auf die Unternehmen veranlaßt<sup>1</sup>, die die möglichen darstellen soll.

Laut der genannten Bewertung der Auswirkungen auf die Unternehmen ist eine genaue Kosten-Nutzen-Schätzung zur Durchführung dieser Richtlinie nicht möglich. Jede Schätzung setzt voraus, daß zahlreiche Bewertungen auf der Grundlage der nur teilweise verfügbaren Anhaltspunkte durchgeführt werden, und unterliegt daher einem großen Fehlerspielraum. Die wahrscheinliche Größenordnung der Gesamtauswirkungen des Vorschlags läßt sich am besten daraus ermesen, daß die Nettokosten (Kosten *minus* Nutzen) etwa bei 0,5 % des durchschnittlichen jährlichen Gehalts des betreffenden Seemanns liegt. Wesentlicher Kostenfaktor dürfte die Gewährung von vier Wochen bezahlten Urlaubs pro Jahr sein. Als wichtigste Einsparungsquelle ist die Verringerung der Zahl von Arbeitsunfällen zu erwarten. Der Vorschlag wird ebenfalls zu verbesserten Sicherheitsbedingungen in den Gewässern der EU führen (weniger Todesfälle und geringere Meeresverschmutzung).

<sup>1</sup> Business Impact Assessment, Working Time Directive: excluded sectors, Cambridge Policy Consultants, October 1998.

V. *Enthält der Vorschlag Maßnahmen, mit denen die besondere Situation der kleinen und mittleren Unternehmen berücksichtigt wird (geringere oder andere Anforderungen usw.)?*

Nein. Die Flexibilität gilt für Schiffe aller Größen.

#### **Anhörung**

VI. *Verzeichnis der Organisationen, die zu dem Vorschlag gehört wurden und die wesentliche Elemente ihres Standpunkts dargelegt haben.*

Es wurden eine Vielzahl von Organisationen angehört. Insbesondere die Vereinbarung im Anhang zum ersten Richtlinienvorschlag wurde zwischen den Sozialpartnern im Bereich des Seeverkehrs (ECSA and FST) ausgehandelt.

Empfehlung der Kommission  
vom 18 November 1998

zur

Ratifizierung des Übereinkommens 180 der IAO über die Arbeitszeit der Seeleute und  
die Besatzungsstärke der Schiffe

und zur

Ratifizierung des Protokolls von 1996 zu dem Übereinkommen über die  
Handelsschifffahrt (Mindestnormen), 1976

-----  
DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf  
Artikel 155 zweiter Gedankenstrich,

in Erwägung nachstehender Gründe:

In dem Übereinkommen 180 der IAO über die Arbeitszeit der Seeleute und die  
Besatzungsstärke der Schiffe, das auf der 84. Seeverkehrstagung der Internationalen  
Arbeitskonferenz vom 22. Oktober 1996 angenommen wurde, sind die Höchstarbeits-  
und Mindestruhezeiten für an Bord von Schiffen arbeitende Seeleute festgelegt.

Die Ziele des Übereinkommens, nämlich Förderung der Gesundheit und Sicherheit der  
Arbeitnehmer sowie Verbesserung der Sicherheit auf See und Schutz der marinen  
Umwelt, sind auch die Ziele der Gemeinschaft.

Das Protokoll von 1996 zu dem zur gleichen Zeit wie das Übereinkommen 180  
angenommenen Übereinkommen 147 über die Handelsschifffahrt (Mindestnormen) von  
1976 schließt das Übereinkommen 180 über die Arbeitszeit der Seeleute und die  
Besatzungsstärke der Schiffe von 1996 in einem zusätzlichen Anhang ein.

Artikel 4 des Übereinkommens über die Handelsschifffahrt (Mindestnormen) von 1976,  
auf welches das Protokoll von 1996 verweist, bestimmt, daß ein Staat, der das Überein-  
kommen ratifiziert hat, Schiffe, die einen seiner Häfen anlaufen, kontrollieren kann, um  
zu prüfen, ob die Lebens-, Arbeits- und Sicherheitsbedingungen der Seeleute den Bestim-  
mungen der Übereinkommen entsprechen, die Teil des Anhangs des Übereinkommens  
über die Handelsschifffahrt sind.

Die Kommission hat dem Rat einen aufgrund des Protokolls über die Sozialpolitik  
beschlossenen Richtlinienvorschlag über eine europäische Vereinbarung über die  
Arbeitszeitregelung für Seeleute vorgelegt, der sich an das Übereinkommen 180 anlehnt.  
Die vorgeschlagene Richtlinie betrifft nur Seeleute auf Schiffen, die die Flagge eines  
Mitgliedstaates der Gemeinschaft führen.

Diese Bestimmungen über die Arbeitszeit von Seeleuten können bei Schiffen, die die  
Flagge eines Drittstaates führen, nur angewendet und durchgesetzt werden, wenn das  
Übereinkommen 180 in Kraft tritt und das Protokoll von 1996 zu dem Übereinkommen  
über die Handelsschifffahrt (Mindestnormen) von 1976 von den Mitgliedstaaten der  
Gemeinschaft ratifiziert wird.

Sobald das Übereinkommen 180 und das Protokoll von 1996 zu dem Übereinkommen  
über die Handelsschifffahrt (Mindestnormen) von 1976 in Kraft getreten sind, können  
jene Mitgliedstaaten, die beides ratifiziert haben, die Anwendung der Arbeitszeitregelung  
des Übereinkommens 180 bei allen einen Gemeinschaftshafen anlaufenden Schiffen auf  
dem Umweg über eine Ratsrichtlinie kontrollieren.

Durch die Einhaltung des Übereinkommens 180 erhöht sich die Sicherheit auf See in der  
Europäischen Union, und die Schiffe, welche die Flagge eines Mitgliedstaates führen,  
werden mit den Schiffen, die unter der Flagge eines Drittstaates fahren, gleichgesetzt.

Es ist wünschenswert, daß die Richtlinie .../.../EG über die Arbeitszeit der Seeleute an  
Bord von Schiffen, die einen Gemeinschaftshafen anlaufen, zur gleichen Zeit in Kraft

3/99

tritt wie die Richtlinie über die Anwendung der europäischen Vereinbarung über die Arbeitszeitregelung für Seeleute; daher ist es wichtig, daß die Mitgliedstaaten so schnell wie möglich das Übereinkommen 180 und das Protokoll von 1996 ratifizieren und die Ratifikationsurkunden beim Internationalen Arbeitsamt hinterlegen -

EMPFIEHLT den Mitgliedstaaten,

- 1) das am 20. Oktober 1996 angenommene Übereinkommen 180 der IAO über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe zu ratifizieren, soweit sie es noch nicht getan haben;
- 2) das Protokoll von 1996 zu dem Übereinkommen 147 über die Handelsschifffahrt (Mindestnormen) von 1976 zu ratifizieren, soweit sie es noch nicht getan haben;
- 3) die Kommission innerhalb eines Jahres nach Veröffentlichung dieser Empfehlung über die in Befolgung derselben getroffenen Maßnahmen zu unterrichten.

Geschehen zu Brüssel

Für die Kommission

Padraig FLYNN  
Mitglied der Kommission

**30.04.99****Beschluß  
des Bundesrates**

---

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an das Europäische Parlament, den Rat, den Wirtschafts- und Sozialausschuß und den Ausschuß der Regionen zur Arbeitszeitgestaltung in den Sektoren und Tätigkeitsbereichen, die von der Richtlinie 93/104/EG vom 23. November 1993 ausgeschlossen sind

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 93/104/EG vom 23. November 1993 über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung in den Sektoren und Tätigkeitsbereichen, die von dieser Richtlinie ausgeschlossen sind

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Arbeitszeit des fahrenden Personals und der selbständigen Kraftfahrer im Straßenverkehr

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zu der vom Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (European Community Shipowners' Association ECSA) und dem Verband der Verkehrsgewerkschaften in der Europäischen Union (Federation of Transport Workers' Unions in the European Union FST) getroffenen Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Durchsetzung der Arbeitszeitregelung von Seeleuten an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen

Empfehlung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften zur Ratifizierung des Übereinkommens 180 der IAO über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe und zur Ratifizierung des Protokolls von 1996 zu dem Übereinkommen über die Handelsschifffahrt (Mindestnormen), 1976

KOM(98) 662 endg.; Ratsdok. 13526/98

Der Bundesrat hat in seiner 737. Sitzung am 30. April 1999 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Der Bundesrat begrüßt im Grundsatz die von der Kommission vorgelegten Richtlinienvorschläge für Arbeitszeitregelungen im Verkehrsbereich, die für alle Mitgliedstaaten einheitliche Mindeststandards festlegen und - wie z. B. bei der Arbeitszeitgestaltung der Seeleute - der Umsetzung internationaler Vereinbarungen dienen.

**Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Arbeitszeit des fahrenden Personals und der selbständigen Kraftfahrer im Straßenverkehr**

2. Der Bundesrat stimmt mit der Kommission darin überein, daß im Hinblick auf die Harmonisierung und im Interesse des Gesundheitsschutzes des fahrenden Personals unter Berücksichtigung der branchenspezifischen Besonderheiten entsprechende Mindestanforderungen für die Arbeitszeit der Kraftfahrer angestrebt werden.

Er ist dabei der Auffassung, daß die genannten Ziele in Deutschland bereits durch das Arbeitszeitgesetz und die Fahrpersonalverordnung umgesetzt sind.

3. Auch im Hinblick auf den grenzüberschreitenden Verkehr und die Harmonisierung mit dem AETR-Verkehr ist jedoch klarzustellen, daß die Vorgaben nach der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 durch die Richtlinie nicht eingeschränkt werden, soweit es sich um reine Lenk- und Ruhezeiten handelt. Insbesondere ist sicherzustellen, daß auch Kraftfahrer von Fahrzeugen mit weniger als 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht die Ruhezeitregelungen entsprechend den Vorgaben der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 in Anspruch nehmen können.
4. Artikel 8 (Informationspflicht und Aufzeichnungen) sollte um die Verpflichtung des Arbeitgebers ergänzt werden, dem Arbeitnehmer auf Verlangen einen schriftlichen Nachweis über die täglich bzw. wöchentlich geleisteten Arbeitsstunden auszuhändigen.

Grundsätzlich ist der Arbeitnehmer nach Artikel 3 Abs. 2 dieses Richtlinienvorschlags verpflichtet, einem weiteren Arbeitgeber einen schriftlichen Nachweis darüber vorzulegen, welche Arbeitszeit er bereits bei einem anderen

Arbeitgeber geleistet hat. Um dieser Verpflichtung ordnungsgemäß nachkommen zu können, bedarf der Arbeitnehmer jedoch unter Umständen einer Bescheinigung seines Arbeitgebers, da eigene Aufzeichnungen häufig nicht konkret genug sind. Diese ist ihm auf Verlangen von seinem Arbeitgeber auszustellen.

Dies fördert zusätzlich die Einhaltung der höchstzulässigen täglichen Arbeitszeiten auch durch den zweiten Arbeitgeber, da die beiden geleisteten Arbeitszeiten grundsätzlich zu addieren sind. Durch Vorlage einer Bescheinigung des Arbeitgebers ist eine Kontrolle der höchstzulässigen Arbeitszeit eher gewährleistet.

**Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Durchsetzung der Arbeitszeitregelung von Seeleuten an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen**

5. Die Bundesregierung wird gebeten, bei den weiteren Beratungen des Vorschlags darauf hinzuwirken, daß dieser
  - hinsichtlich der Regelung für Schiffe unter der Flagge von Drittstaaten an internationales Seevölkerrecht angepaßt und
  - mit der bestehenden Richtlinie zur "Hafenstaatkontrolle" (95/21/EG) zusammengeführt wird, um eine Rechtszersplitterung zu vermeiden.