

## OVEREENKOMST

### tussen de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF) en de Gemeenschap van Europese Spoorwegen (CER) inzake bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten verrichten

GELET OP:

- de ontwikkeling van het spoorvervoer, die noopt tot modernisering van het systeem en tot ontwikkeling van Trans-Europees verkeer en dus van interoperabele diensten;
- de noodzaak om veilig grensoverschrijdend verkeer te ontwikkelen en de gezondheid en de veiligheid van mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten verrichten, te beschermen;
- de noodzaak te voorkomen dat mededinging uitsluitend op verschillen in arbeidsvoorwaarden wordt gebaseerd;
- het belang van verbetering van het spoorvervoer binnen de Europese Unie;
- de gedachte dat deze doelstellingen kunnen worden bereikt met gemeenschappelijke regels inzake minimumnormen waaraan de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten verrichten moeten voldoen;
- de overtuiging dat het aantal van dergelijke mobiele werknemers de komende jaren zal toenemen;
- het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 138 en artikel 139, lid 2;
- Richtlijn 93/104/EG (gewijzigd bij Richtlijn 2000/34/EG), en met name op de artikelen 14 en 17;
- het Verdrag inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst (Rome, 19 juni 1980);
- het feit dat artikel 139, lid 2, van het Verdrag bepaalt dat de tenuitvoerlegging van de op communautair niveau gesloten overeenkomsten geschiedt op gezamenlijk verzoek van de ondertekenende partijen, door een besluit van de Raad op voorstel van de Commissie;
- het feit dat de ondertekenende partijen bij dezen een dergelijk verzoek doen,

ZIJN DE ONDERTEKENENDE PARTIJEN HET VOLGENDE OVEREENGEKOMEN:

#### *Clause 1*

#### **Toepassingsgebied**

Deze overeenkomst is van toepassing op mobiel spoorwegpersoneel dat wordt ingezet voor interoperabele grensoverschrijdende diensten van spoorwegondernemingen.

Deze overeenkomst is van facultatieve toepassing op lokaal en regionaal grensoverschrijdend personenverkeer, op grensoverschrijdend vrachtverkeer met bestemmingen die niet verder dan 15 km aan gene zijde van de grens gelegen zijn, en op het verkeer van en naar de officiële grensstations die op de in de bijlage opgenomen lijst staan vermeld.

Deze overeenkomst is eveneens facultatief voor treinen op grensoverschrijdende trajecten, waarbij zowel vertrek- als aankomstpunt zich op de infrastructuur van één bepaalde lidstaat bevinden, maar waarbij onderweg gebruik wordt gemaakt van de infrastructuur van een andere lidstaat, zonder dat daar wordt

gestopt (hetgeen dus als nationaal vervoer kan worden beschouwd).

Wat betreft mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten verrichten, is Richtlijn 93/104/EG niet van toepassing op die aspecten waarvoor in deze overeenkomst meer specifieke bepalingen zijn opgenomen.

#### *Clause 2*

#### **Definities**

Voor de toepassing van deze overeenkomst wordt verstaan onder:

- 1) „interoperabele grensoverschrijdende diensten”: grensoverschrijdende diensten waarvoor de spoorwegondernemingen in het bezit dienen te zijn van ten minste twee veiligheids-certificaten als bedoeld in Richtlijn 2001/14/EG;

2) „mobiele werknemer die interoperabele grensoverschrijdende diensten verricht”: iedere werknemer die als lid van een treinbemanningsdienst per werkdag gedurende meer dan één uur voor interoperabele grensoverschrijdende diensten wordt ingezet;

3) „arbeidstijd”: de tijd waarin de werknemer werkzaam is, ter beschikking van de werkgever staat en zijn werkzaamheden of functie uitoefent, overeenkomstig de nationale wetten en/of gebruiken;

4) „rusttijd”: de tijd die geen arbeidstijd is;

5) „nachtdienst”: een tijdvak van ten minste zeven uur, zoals vastgesteld bij de nationale wetgeving, dat in ieder geval de periode tussen middernacht en 5.00 uur omvat;

6) „nachtdienst”: elke dienst waarbij gedurende ten minste drie uur binnen de nachttijd wordt gewerkt;

7) „rusttijd buitenshuis”: dagelijkse rusttijd die niet kan worden doorgebracht op de normale verblijfplaats van de mobiele werknemer;

8) „machinist”: iedere werknemer die belast is met het besturen van een locomotief;

9) „rijtijd”: de duur van de ingeroosterde activiteit waarbij de machinist verantwoordelijk is voor het besturen van een locomotief, met uitsluiting van de tijd die is voorzien voor het in- en uitschakelen van de machines. Ingeroosterde onderbrekingen waarin de machinist verantwoordelijk blijft voor de locomotief, vallen wel onder de rijtijd.

### Clausule 3

#### Dagelijkse rusttijd thuis

De dagelijkse rusttijd thuis omvat ten minste twaalf aaneengesloten uren per tijdvak van 24 uur.

Deze rusttijd kan eenmaal per tijdvak van zeven dagen worden verkort tot ten minste negen uur. In dat geval wordt het verschil tussen de rusttijd van twaalf uur en de verkorte rusttijd toegevoegd aan de eerstvolgende rusttijd thuis.

Tussen twee dagelijkse rusttijden buitenshuis mag geen aanzienlijk verkorte dagelijkse rusttijd worden gepland.

### Clausule 4

#### Dagelijkse rusttijd buitenshuis

De dagelijkse rusttijd buitenshuis omvat ten minste acht aaneengesloten uren per tijdvak van 24 uur.

Een buitenshuis doorgebrachte dagelijkse rusttijd wordt gevolgd door een dagelijkse rusttijd thuis <sup>(1)</sup>.

Aanbevolen wordt er zorg voor te dragen dat werknemers de rusttijd buitenshuis op een comfortabele wijze kunnen doorbrengen.

### Clausule 5

#### Pauzes

##### a) Machinisten

Indien de arbeidstijd van een machinist meer dan acht uur bedraagt, geniet hij gedurende de werkdag een pauze van ten minste 45 minuten;

of

indien de arbeidstijd tussen 6 en 8 uur bedraagt, bedraagt deze pauze ten minste 30 minuten en wordt deze gedurende de werkdag genoten.

Het moment waarop de pauze kan worden genoten en de duur ervan dienen te volstaan om de werknemer daadwerkelijk te laten uitrusten.

In geval van treinvertragingen kunnen de pauzes tijdens de betreffende werkdag worden aangepast.

Een deel van de pauze wordt zo mogelijk toegekend tussen het derde en zesde werkuur.

Clausule 5 a) is niet van toepassing indien er een tweede machinist is. In dat geval worden de voorwaarden voor het toekennen van pauzes op nationaal niveau geregeld.

##### b) Overig treinpersoneel

Overig treinpersoneel heeft recht op een pauze van ten minste 30 minuten, indien de arbeidstijd meer dan zes uur bedraagt.

<sup>(1)</sup> Partijen zijn het erover eens dat de onderhandelingen over een tweede, aansluitende rustperiode buitenshuis en compensatie voor rustperiodes buitenshuis kunnen worden gevoerd door de sociale partners, op het niveau van de spoorwegonderneming of op nationaal niveau naargelang de situatie. Twee jaar na ondertekening van deze overeenkomst zullen opnieuw onderhandelingen op Europees niveau plaatsvinden over het aantal aansluitende rustperiodes buitenshuis en de compensatie voor rustperiodes buitenshuis.

*Clausule 6***Wekelijkse rusttijd**

Iedere mobiele werknemer die interoperabele grensoverschrijdende diensten verricht, heeft in elk tijdvak van zeven dagen recht op een rusttijd van ten minste 24 ononderbroken uren, vermeerderd met de in artikel 3 genoemde twaalf uur dagelijkse rusttijd.

Mobiele werknemers hebben per jaar recht op 104 rusttijden van 24 uur, waarin de 52 wekelijkse rusttijden van 24 uur begrepen zijn.

Hieronder vallen ook:

— 12 dubbele rusttijden (van 48 uur plus de dagelijkse rusttijd van 12 uur), die de zaterdag en de zondag omvatten.

en

— 12 dubbele rusttijden (van 48 uur plus de dagelijkse rusttijd van 12 uur), zonder de garantie dat deze op een zaterdag of een zondag vallen.

*Clausule 7***Rijtijd**

De rijtijd, zoals gedefinieerd in artikel 2, bedraagt maximaal negen uur indien de dienst overdag wordt uitgevoerd, en acht uur indien de dienst gedurende de nacht, tussen twee dagelijkse rusttijden, wordt uitgevoerd.

De maximumrijtijd per tijdvak van twee weken bedraagt 80 uren.

*Clausule 8***Controle**

Met het oog op toezicht op de naleving van de bepalingen van deze overeenkomst wordt er een diensttabel bijgehouden met daarop vermeld de dagelijkse arbeidsuren en rusttijden van het mobiele personeel. Gegevens over het aantal daadwerkelijke arbeidsuren dienen beschikbaar te zijn. Deze diensttabel dient ten minste één jaar bij de onderneming te worden bewaard.

*Clausule 9***Niet-verlagingsclausule**

De tenuitvoerlegging van deze overeenkomst kan in geen geval een reden vormen voor het verlagen van het algemene beschermingsniveau van mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten verrichten.

*Clausule 10***Follow-up van de overeenkomst**

De ondertekenaars van deze overeenkomst zien in het kader van het Comité voor de sectorale dialoog voor de spoorwegsector (ingesteld overeenkomstig Besluit 98/500/EG van de Commissie) toe op de tenuitvoerlegging en toepassing ervan.

*Clausule 11***Evaluatie**

Twee jaar na ondertekening van deze overeenkomst evalueren de partijen bovenstaande bepalingen in het licht van de eerste ervaringen met de ontwikkeling van interoperabele grensoverschrijdende diensten.

*Clausule 12***Toetsing**

Twee jaar na het verstrijken van de uitvoeringstermijn, zoals vastgesteld bij het besluit van de Raad betreffende de inwerkingstelling van deze overeenkomst, worden bovenstaande bepalingen door de partijen getoetst.

Gedaan te Brussel, 27 januari 2004.

*Namens de CER*

Giancarlo CIMOLI  
*De voorzitter*

Johannes LUDEWIG  
*Uitvoerend directeur*

Francesco FORLENZA  
*voorzitter van het comité van  
directeuren Personeelszaken*

Jean-Paul PREUMONT  
*Adviseur Sociale zaken*

*Namens de ETF*

Norbert HANSEN  
*De voorzitter van de sectie  
Spoorwegen*

Jean-Louis BRASSEUR  
*De vice-voorzitter van de sectie  
Spoorwegen*

Doro ZINKE  
*Secretaris-generaal*

Sabine TRIER  
*Secretaris Beleid*

*BIJLAGE*

**Lijst van officiële grensstations die buiten de 15-kilometergrens zijn gelegen en waarop deze overeenkomst van facultatieve toepassing is**

RZEPIN (PL)

TUPLICE (PL)

ZEBRZYDOWICE (PL)

DOMODOSSOLA (I)

---