

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 1999/95/EF

af 13. december 1999

## om håndhævelse af bestemmelserne om søfarendes arbejdstid på skibe, der anløber Fællesskabets havne

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen <sup>(1)</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg <sup>(2)</sup>,

i henhold til proceduren i traktatens artikel 251 <sup>(3)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Fællesskabets indsats på det social- og arbejdsmarkeds-politiske område sigter blandt andet på at forbedre arbejdstagernes sundhed og sikkerhed på arbejdspladsen;
- (2) Fællesskabets indsats inden for søtransport sigter blandt andet på at forbedre leve- og arbejdsforhold om bord for søfarende, sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening forårsaget af ulykker til søs;
- (3) Den Internationale Arbejdsorganisations konference vedtog på sit fireogfirsindstyvende møde den 8.-22. oktober 1996 konventionen af 1996 om søfarendes arbejdstid og bemanning af skibe, i det følgende benævnt »ILO-konvention nr. 180«, og protokollen af 1996 til konventionen af 1976 om minimumsnormer i handels-skibe, i det følgende benævnt »protokollen til ILO-konvention nr. 147«;
- (4) Rådets direktiv 1999/63/EF af 21. juni 1999 om gennemførelse af den aftale om tilrettelæggelse af arbejdstiden for søfarende, som er indgået mellem European Community Shipowners' Association (ECSA) og Federation of Transport Workers Unions in the European Union (FST) <sup>(4)</sup>, som er vedtaget i henhold til traktatens artikel 139, stk. 2, har til formål at gennemføre nævnte aftale, der blev indgået den 30. september 1998, i det følgende benævnt »aftalen«; aftalens indhold afspejler visse bestemmelser i ILO-konvention nr. 180; aftalen gælder for søfarende på alle søgående skibe, både offentligt og privat ejede, der er registrerede i en medlemsstat, og som normalt anvendes til kommerciel søfart;

(5) formålet med nærværende direktiv er at anvende bestemmelserne i direktiv 1999/63/EF, der afspejler bestemmelserne i ILO-konvention nr. 180, på ethvert skib, der anløber en havn i en medlemsstat, uafhængigt af skibets flag, med henblik på at identificere og afhjælpe enhver situation, der helt klart udgør en fare for de søfarendes sikkerhed og sundhed; nævnte direktiv indeholder dog krav, der ikke findes i ILO-konvention nr. 180, og som derfor ikke bør finde anvendelse på skibe, som ikke fører en medlemsstats flag;

(6) direktiv 1999/63/EF gælder for søfarende på alle søgående skibe, der er registreret i en medlemsstat; medlemsstaterne bør påse, at skibe, der fører deres flag, overholder alle bestemmelser i nævnte direktiv;

(7) medlemsstaterne bør have lov til at kontrollere overholdelsen af de relevante bestemmelser i direktiv 1999/63/EF på alle søgående fartøjer, der anløber deres havne, med henblik på at beskytte sikkerheden og undgå konkurrenceforvridning uafhængigt af, hvilken stat fartøjerne er registrerede i;

(8) navnlig må skibe under flag fra en stat, som ikke deltager i ILO-konvention nr. 180 eller protokollen til ILO-konvention nr. 147, ikke behandles gunstigere end skibe under flag fra en stat, som er deltager i konventionen eller protokollen eller i en af dem;

(9) det er nødvendigt, at medlemsstaterne med henblik på kontrol af effektiv håndhævelse af direktiv 1999/63/EF udfører inspektioner på skibe; dette gælder især, hvis der er modtaget en klage fra skibsføreren, et besætnings-medlem eller en hvilken som helst person eller organisation, som har en berettiget interesse i, at skibets drift og leve- og arbejdsforhold om bord er sikre, samt i forebyggelse af forurening;

(10) medlemsstaterne kan for så vidt angår nærværende direktiv på eget initiativ og efter behov udpege havne-statskontrolinspektører til at udføre inspektioner på skibe, der anløber Fællesskabets havne;

(11) bevis for, at et skib ikke opfylder kravene i direktiv 1999/63/EF, kan føres ved inspektion af arbejdsforholdene om bord og de søfarendes opgørelser vedrørende arbejdstid eller hviletid, eller hvis inspektøren med rimelighed kan antage, at de søfarende er for trætte;

<sup>(1)</sup> EFT C 43 af 17.2.1999, s. 16.

<sup>(2)</sup> EFT C 138 af 18.5.1999, s. 33.

<sup>(3)</sup> Europa-Parlamentets udtalelse af 14. april 1999 (EFT C 219 af 30.7.1999, s. 240), Rådets fælles holdning af 12. juli 1999 (EFT C 249 af 1.9.1999, s. 7) og Europa-Parlamentets afgørelse af 4. november 1999 (endnu ikke offentliggjort i EFT).

<sup>(4)</sup> EFT L 167 af 2.7.1999, s. 37.

- (12) med henblik på at afhjælpe forhold om bord på et skib, som klart er farlige for sikkerhed og sundhed, kan den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvis havn skibet har anløbet, forbyde skibet at forlade havnen, indtil de konstaterede mangler er blevet afhjulpet, eller mandskabet er tilstrækkeligt udhvilet;
- (13) da direktiv 1999/63/EF afspejler bestemmelserne i ILO-konvention nr. 180, kan kontrol med overholdelse af direktivets bestemmelser på skibe, der er registreret i en tredjestat, først finde sted, når konventionen er trådt i kraft —

eller af driftsmæssige grunde, ikke opfylder kravene i direktiv 1999/63/EF, skal den udarbejde en rapport til staten i det land, hvori skibet er registreret, og, når en inspektion i medfør af artikel 4 giver det relevante bevis, træffe alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at eventuelle forhold om bord, som helt klart udgør en fare for besætningsmedlemmernes sikkerhed eller sundhed, afhjælpes, jf. dog artikel 1, stk. 2.

Identiteten af den person, der har indgivet klagen, må ikke afsløres over for skibets fører eller reder.

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

#### Artikel 1

##### Formål og anvendelsesområde

1. Formålet med dette direktiv er at tilvejebringe en mekanisme til kontrol med og håndhævelse af, at skibe, der anløber medlemsstaternes havne, overholder direktiv 1999/63/EF med henblik på at forbedre sikkerheden til søs samt arbejdsforholdene, sikkerheden og sundheden for søfarende på skibe.
2. Medlemsstaterne træffer passende foranstaltninger til, at skibe, der ikke er registreret på deres område eller ikke fører deres flag, overholder bestemmelse 1-12 i aftalen, der er knyttet som bilag til direktiv 1999/63/EF.

#### Artikel 2

##### Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

- a) »skib«: ethvert søgående fartøj i offentligt eller privat eje, som normalt anvendes til kommerciel søfart. Fiskerfartøjer er ikke omfattet af denne definition
- b) »kompetent myndighed«: de myndigheder, som medlemsstaterne har udpeget til at udføre funktioner i henhold til dette direktiv
- c) »inspektør«: en ansat i den offentlige sektor eller en anden person, som en medlemsstats kompetente myndighed har bemyndiget til at inspicere arbejdsforholdene om bord, og som står til ansvar over for denne kompetente myndighed
- d) »klage«: en oplysning eller indberetning fra et besætningsmedlem, et fagligt organ, en faglig sammenslutning, en fagforening eller i al almindelighed enhver, der har interesse i skibets sikkerhed, herunder i relation til sikkerheds- eller sundhedsmæssige farer for dets besætning.

#### Artikel 3

##### Udarbejdelse af rapporter

Hvis en medlemsstat modtager en klage, som den ikke anser for åbenbart ubegrundet, eller får bevis for, at et skib, der frivilligt anløber dets havn som led i sin normale virksomhed

#### Artikel 4

##### Inspektion og udvidet inspektion

1. Når inspektøren udfører en inspektion for at få bevis for, at et skib ikke opfylder kravene i direktivet 1999/63/EF, skal han kontrollere,
  - at der er blevet udarbejdet en oversigt over arbejdets tilrettelæggelse på skibets arbejdssprog og på engelsk i standardformat i henhold til formularen i bilag I eller et alternativt lignende format, og at denne oversigt er opsat om bord på et lettilgængeligt sted
  - at der er blevet foretaget en registrering af de søfarendes arbejdstid eller hviletid på skibets arbejdssprog og på engelsk i standardformat i henhold til formularen i bilag II eller et alternativt lignende format, at denne registrering opbevares om bord, og at der er bevis for, at registreringen er blevet påtegnet af den kompetente myndighed i den stat, hvor skibet er registreret.
2. Hvis der er modtaget en klage, eller inspektøren på grundlag af sine egne observationer om bord har grund til at antage, at de søfarende er urimeligt trætte, udfører inspektøren i henhold til stk. 1 en udvidet inspektion for at afgøre, om den registrerede arbejdstid eller hviletid opfylder standarderne i direktiv 1999/63/EF, og om disse er behørigt overholdt under hensyn til andre registreringer vedrørende skibets drift.

#### Artikel 5

##### Udbedring af mangler

1. Hvis inspektionen eller den udvidede inspektion afslører, at skibet ikke opfylder kravene i direktiv 1999/63/EF, træffer medlemsstaten de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at ethvert forhold om bord, som udgør en klar fare for de søfarendes sikkerhed eller sundhed, udbedres. Sådanne foranstaltninger kan bl.a. omfatte forbud mod at forlade havnen, indtil de konstaterede mangler er blevet udbedret, eller de søfarende er tilstrækkeligt udhvilede.
2. Hvis der er klart bevis for, at vagtholdspersonalet på den første vagt eller de efterfølgende afløsningsvagter er urimeligt trætte, sikrer medlemsstaten, at skibet ikke forlader havnen, før de konstaterede mangler er blevet udbedret, eller de søfarende er tilstrækkeligt udhvilede.

## Artikel 6

**Opfølgningprocedure**

1. Hvis et skib får forbud mod at forlade havnen i henhold til artikel 5, skal medlemsstatens kompetente myndighed informere skibsføreren, rederen eller operatøren, administrationen i flagstaten eller den stat, hvor skibet er registreret, eller konsulen eller i dennes fravær den nærmeste diplomatiske repræsentant for den pågældende stat om resultaterne af den i artikel 4 nævnte inspektion eller udvidede inspektion, inspektørens eventuelle beslutninger og i givet fald de påkrævede forbedringer.

2. Der drages ved inspektion i henhold til dette direktiv omsorg for, at skibet ikke forsinkes unødigt. Hvis et skib forsinkes unødigt, har ejeren eller operatøren ret til kompensation for eventuelt tab eller skade. Det påhviler rederen eller operatøren af skibet at bevise, at der er tale om unødigt forsinkelse.

## Artikel 7

**Klageret**

1. Rederen eller operatøren af et skib eller vedkommendes repræsentant i medlemsstaten har klageret med hensyn til en tilbageholdelsesbeslutning, som er truffet af den kompetente myndighed. En sådan klage bevirker ikke, at tilbageholdelsen ophæves.

2. Medlemsstaterne fastsætter og opretholder passende procedurer med henblik på dette i henhold til den nationale lovgivning.

3. Den kompetente myndighed giver føreren af et skib, som nævnt i stk. 1, behørig oplysning om hans klageret.

## Artikel 8

**Administrativt samarbejde**

1. Hver medlemsstat træffer de fornødne foranstaltninger til under betingelser, der er forenelige med betingelserne i artikel 14 i Rådets direktiv 95/21/EF af 19. juni 1995 om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, for forureningsforebyggelse samt for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnstatskontrol) <sup>(1)</sup>, at etablere samarbejde mellem deres kompetente myndigheder og de kompetente myndigheder i andre medlemsstater med henblik på at sikre effektiv anvendelse af nærværende direktiv, og de meddeler Kommissionen disse foranstaltninger.

2. Oplysninger om de foranstaltninger, der træffes i henhold til artikel 4 og 5, offentliggøres efter regler som dem, der er fastsat i artikel 15, stk. 1, i direktiv 95/21/EF.

## Artikel 9

**Bestemmelse om ikke-gunstigere behandling**

Medlemsstaterne sikrer, at de ved inspektion af et skib, der fører en stats flag eller er registreret i en stat, som ikke har undertegnet ILO-konvention nr. 180 eller protokollen til ILO-konvention nr. 147, når konventionen og protokollen er trådt i kraft, ikke giver sådanne skibe og deres besætning en gunstigere behandling end den behandling, der gives et skib, der fører flag fra en stat, som er deltager i konventionen eller protokollen eller i dem begge.

## Artikel 10

**Afsluttende bestemmelser**

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 30. juni 2002.

2. Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

3. Medlemsstaterne meddeler øjeblikkeligt Kommissionen teksten til de nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater herom.

## Artikel 11

**Skibe, der ikke er hjemmehørende i en medlemsstat**

Kravene i dette direktiv gælder først for fartøjer, der ikke er registreret i en medlemsstat eller ikke fører en medlemsstats flag, på ikrafttrædelsesdatoen for ILO-konvention nr. 180 og ikrafttrædelsesdatoen for protokollen til ILO-konvention nr. 147.

## Artikel 12

**Ikrafttrædelse**

Dette direktiv træder i kraft på dato for offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

## Artikel 13

**Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 13. december 1999.

På Europa-Parlamentets vegne

N. FONTAINE

Formand

På Rådets vegne

S. HASSI

Formand

<sup>(1)</sup> EFT L 157 af 7.7.1995, s. 1. Direktivet er senest ændret ved direktiv 98/42/EF (EFT L 184 af 27.6.1998, s. 40).

## BILAG I

STANDARDMODEL FOR OVERSIGT OVER TILRETTELÆGGELSE AF ARBEJDET OM BORD <sup>(1)</sup>

Skibets navn: \_\_\_\_\_ IMO-nr. (hvis det findes): \_\_\_\_\_

Skibets flag: \_\_\_\_\_

Seneste ajourføring af oversigten: \_\_\_\_\_, side ( ) af ( ) sider.

Den maksimale arbejdstid og minimumsvarigheden af hvileperioder i henhold til: \_\_\_\_\_ (national lov eller administrativ bestemmelse), som er udstredt i overensstemmelse med ILO's konvention nr. 180 om søfarendes arbejdstid og bemanding af skibe af 1996 og i overensstemmelse med enhver gældende kollektiv overenskomst registreret eller autoriseret i henhold til denne konvention og med den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønering og om vagthold af 1978, i ændret form (STCW-konventionen) <sup>(2)</sup>.

Maksimal arbejdstid og minimal hviletid <sup>(3)</sup>: \_\_\_\_\_

Andre krav: \_\_\_\_\_

Stilling/rang <sup>(4)</sup>	Planlagt daglig arbejdstid på søen		Planlagt daglig arbejdstid i havn	Kommentarer	Samlet arbejdstid/hviletid <sup>(5)</sup>	
	Vagthold (fra-til)	Ikke-vagtholds-tjeneste (fra-til) <sup>(2)</sup>			Vagthold (fra-til)	Ikke-vagtholds-tjeneste (fra-til)

Skibsførerens underskrift: \_\_\_\_\_

<sup>(1)</sup> De i denne oversigt anvendte udtryk angives på skibets arbejdsprog og på engelsk.

<sup>(2)</sup> Se næste side vedrørende uddrag af ILO-konvention nr. 180 og STCW-konventionen.

<sup>(3)</sup> Det ikke-relevante overstrøges.

<sup>(4)</sup> For de stillinger/rang, der også er opført på skibets dokument vedrørende sikker bemanding, anvendes samme terminologi som i dette dokument.

<sup>(5)</sup> Vagtholdspersonalet kan under »kommentarer« angive det forventede antal timer, der skal anvendes til uplanlagt arbejde, og sådanne timer inkluderes i kolonnen over samlede daglige arbejdstimer.

**UDDRAG FRA ILO-KONVENTION Nr. 180 OG STCW-KONVENTIONEN****ILO-konvention nr. 180***Artikel 5*

1. Begrænsningerne i arbejdstiden eller hviletiden fastsættes som følger: a) den maksimale arbejdstid må ikke overstige: i) 14 timer i nogen 24-timers-periode, og ii) 72 timer i nogen syvdøgnspæriode, eller b) minimumsvarigheden af hvileperioden må ikke være mindre end: i) ti timer i nogen 24-timers-periode, og ii) 77 timer i nogen syvdøgnspæriode.
2. Hviletiden må ikke opdeles i mere end to perioder, hvoraf den ene skal være af mindst seks timers varighed. Tiden mellem to på hinanden følgende hvileperioder må ikke overstige 14 timer.
6. Intet i stk. 1 og 2 er til hinder for, at medlemsstaten har national lovgivning eller forskrifter eller en procedure for, at den kompetente myndighed kan tillade eller registrere kollektive overenskomster, der tillader fravigelser fra de fastsatte begrænsninger. Sådanne fravigelser skal så vidt muligt følge de fastsatte normer, men kan tage højde for hyppigere eller længere frihedsperioder eller indrømmelse af kompenserende frihed for vaggående søfarende eller søfartende, der arbejder om bord på skibe på korte rejser.

*Artikel 7*

1. Intet i denne konvention begrænser skibsførerens ret til at kræve, at en søfarende gør tjeneste i det antal timer, der er nødvendigt af hensyn til den umiddelbare sikkerhed for skibet, personer om bord, last eller med det formål at yde assistance til andre skibe eller personer i nød til søs.
3. Hurtigst muligt efter at normale forhold er blevet genoprettet, skal skibsføreren sikre, at søfartende, der har udført arbejde i en planlagt hvileperiode, gives en passende hvileperiode.

**STCW-konventionen***Afsnit A-VIII/1 i STCW-koden (obligatorisk)*

1. Enhver, som pålægges tjeneste som overordnet vagthavende officer, skal have mindst ti timers hviletid i enhver 24-timers-periode.
2. Hviletiden kan opdeles i højst to perioder, hvoraf den ene skal være på mindst seks timer.
3. Kravene om hviletid i stk. 1 og 2 skal ikke nødvendigvis overholdes i en nødsituation eller ved beredskabsøvelse eller ved andre driftsforhold af altoplysende vigtighed.
4. Minimumstiden på ti timer kan nedskræres til ikke under seks sammenhængende timer, forudsat at en sådan nedskæring ikke strækker sig over mere end to dage, og at der gives mindst 70 timers hvile i hver syvdøgnspæriode; se dog bestemmelserne i stk. 1 og 2.
5. Administrationerne skal kræve, at vagtplanerne opslås på et lettilgængeligt sted.

*Afsnit B-VIII/1 i STCW-koden (vejledende)*

3. Der skal ved anvendelse af regulativ VIII/1 tages hensyn til følgende:
  - 1) bestemmelserne til at forebygge træthed bør sikre, at der generelt ikke er tale om overdrevene eller urimelige arbejdstider. Navnlig må minimumshviletiden, som er specificeret i afsnit A-VIII/1, ikke fortolkes på en sådan måde, at al anden tid kan anvendes til vagttjeneste eller anden tjeneste.
  - 2) hyppigheden og varigheden af orlov og kompenserende orlov er afgørende faktorer, når det drejer sig om at hindre, at det opbygges træthed over et vist tidsrum.
  - 3) der kan afviges fra bestemmelsen på skibe i short-sea-fart, hvis der foreligger særlige sikkerhedsordninger.

## BILAG II

STANDARDMODEL TIL REGISTRERING AF SØFARENDES DAGLIGE ARBEJDS- TID ELLER DAGLIGE HVILETID <sup>(1)</sup>

Side 1 af 2

Skibets navn: \_\_\_\_\_ IMO-nummer (hvis det findes): \_\_\_\_\_ Skibets flag: \_\_\_\_\_  
 Søfarens (fulde navn): \_\_\_\_\_ Stilling/rang: \_\_\_\_\_  
 Måned og år: \_\_\_\_\_ Vagthavende <sup>(2)</sup>: ja  nej

**Registrering af arbejdstid/hviletid <sup>(3)</sup>**

Arbejdstid og hviletid afmærkes med et »X« eller med en fortløbende pil.

**SKEMAET PÅ BAGSIDEN UDFYLDES**

Følgende nationale love og administrative bestemmelser og/eller kollektive overenskomster om begrænsning af arbejdstid eller minimal hviletid gælder på dette skib: \_\_\_\_\_

Undertegnede erklærer herved, at dette register præcist viser den pågældende søfarens arbejdstid eller hviletid.

Navn på skibsfører eller den person, der af skibsføreren er bemyndiget til at undertegne dette register: \_\_\_\_\_

Skibsførerens eller den bemyndigedes persons underskrift: \_\_\_\_\_ Den søfarens underskrift: \_\_\_\_\_

En genpart af dette register gives til den søfarende.

Denne formular undersøges og påregnes i henhold til  
 procedurene fastlagt af:

\_\_\_\_\_ (navnet på den kompetente myndighed).

<sup>(1)</sup> De i denne model anvendte udtryk skal stå på skibets arbejdsprog og på engelsk.

<sup>(2)</sup> Det relevante afmærkes.

<sup>(3)</sup> Det ikke-relevante overstrøges.

