31999L0095

DIRECTIVA 1999/95/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI din 13 decembrie 1999 privind aplicarea dispozițiilor referitoare la timpul de lucru al navigatorilor la bordul navelor care fac escală în porturile Comunității

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene și, în special, articolul 80 alineatul (2) al acestuia,

având în vedere propunerea Comisiei [1],

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social [2],

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat [3],

întrucât:

(1) Acțiunea Comunității în domeniul politicii sociale urmărește, între altele, îmbunătățirea sănătății și securității lucrătorilor în mediul lor de muncă.

(2) Acțiunea Comunității în domeniul transportului maritim urmărește, între altele, îmbunătățirea condițiilor de viață și de muncă ale navigatorilor la bordul navelor, securitatea pe mare și prevenirea poluării produse de accidente maritime.

(3) În cursul celei de-a optzeci și patra sesiuni a sa din 8-22 octombrie 1996, Conferința Organizației Internaționale a Muncii (OIM) adoptă Convenția OIM nr. 180 privind timpul de lucru al marinarilor și efectivele navelor din 1996 (denumită în continuare „Convenția OIM nr. 180") și Protocolul din 1996 la Convenția marinei comerciale (norme minime) din 1976 (denumit în continuare „Protocolul la Convenția OIM nr. 147").

(4) Directiva 99/63/CE a Consiliului din 21 iunie 1999 privind Acordul referitor la organizarea timpului de muncă al marinarilor încheiat de Asociația Proprietarilor de Nave din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Sindicatelor Lucrătorilor din Transporturi din Uniunea Europeană (FST) [4], adoptată în temeiul articolului 139 alineatul (2) din tratat, urmărește să pună în aplicare respectivul acord încheiat pe 30 septembrie 1998 (denumit în continuare „acordul"). Conținutul acordului reflectă anumite dispoziții din Convenția OIM nr. 180. Acordul se aplică navigatorilor de la bordul tuturor navelor maritime, aflate în proprietate publică sau privată, care sunt înmatriculate pe teritoriul unui stat membru și care desfășoară în mod obișnuit operațiuni maritime comerciale.

(5) Obiectivul prezentei directive este de a aplica dispozițiile Directivei 1999/63/CE, care reflectă dispozițiile Convenției OIM nr. 180, oricărei nave care face escală într-un port comunitar, indiferent de pavilionul pe care-l arborează, pentru a se identifica și remedia orice situație care prezintă în mod clar un pericol pentru securitatea sau sănătatea navigatorilor. Cu toate acestea, Directiva 1999/63/CE include cerințe care nu se regăsesc în Convenția OIM nr. 180 și care, în consecință, nu ar trebui aplicate la bordul navelor care nu arborează pavilionul unui stat membru.

(6) Directiva 1999/63/CE se aplică navigatorilor de la bordul tuturor navelor maritime înmatriculate pe teritoriul unui stat membru. Statele membre trebuie să verifice dacă navele aflate sub pavilionul lor se conformează tuturor dispozițiilor directivei respective.

(7) Pentru a proteja securitatea și pentru a evita denaturarea concurenței, statelor membre ar trebui să li se permită să verifice conformitatea tuturor navelor maritime care fac escală în porturile lor cu dispozițiile relevante ale Directivei 1999/63/CE, indiferent de statul în care acestea sunt înmatriculate.

(8) În special, navele care arborează pavilionul unui stat care nu este parte la Convenția OIM nr. 180 sau la Protocolul la Convenția OIM nr. 147 nu ar trebui să primească un tratament mai favorabil decât cele care arborează pavilionul unui stat care este parte la convenție, la protocol sau la amândouă.

(9) Pentru controlul aplicării efective a Directivei 1999/63/CE, este necesar ca statele membre să desfășoare inspecții la bordul navelor, în special după primirea unei reclamații din partea căpitanului, a unui membru al echipajului sau a oricărei persoane sau organizații având un interes legitim în ceea ce privește exploatarea în siguranță a navei, condițiile de viață și de muncă la bordul navei sau prevenirea poluării.

(10) În sensul prezentei directive, statele membre pot numi, din proprie inițiativă, după cum este cazul, inspectori de control ai statului portului respectiv pentru a desfășura inspecții la bordul navelor care fac escală în porturile comunitare.

(11) Dovada că o navă nu respectă cerințele Directivei 1999/63/CE poate fi obținută după verificarea regimului de muncă la bordul navei și a registrelor unde sunt consemnate orele de muncă sau orele de odihnă ale navigatorilor, ori când inspectorul are un motiv rezonabil să creadă că navigatorii sunt excesiv de obosiți.

[1] JO C 43, 17.2.1999, p. 16.
[2] JO C 138, 18.5.1999, p. 33.
[3] Avizul Parlamentului European din 14 aprilie 1999 (JO C 219, 30.7.1999, p. 240), Poziția comună a Consiliului din 12 iulie 1999 (JO C 249, 1.9.1999, p. 7) și Decizia Parlamentului European din 4 noiembrie 1999 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).
[4] JO L 167, 2.7.1999, p. 37.

(12) În cazul în care situația la bordul navei prezintă în mod clar un pericol pentru securitate sau sănătate, autoritatea competentă a statului membru în al cărui port a făcut escală nava poate impune o interdicție privind părăsirea portului până la rectificarea deficiențelor constatate sau până când echipajul este suficient de odihnit.

(13) Deoarece Directiva 1999/63/CE preia dispozițiile Convenției OIM nr. 180, controlul respectării dispozițiilor directivei menționate la bordul navelor înmatriculate pe teritoriul unei țări terțe poate fi efectuat numai la intrarea în vigoare a convenției,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Obiectivul și domeniul de aplicare

(1) Obiectivul prezentei directive este de a furniza un mecanism pentru verificarea și asigurarea conformității navelor care fac escală în porturile statelor membre cu Directiva 1999/63/CE în vederea îmbunătățirii securității maritime, a condițiilor de muncă, precum și a sănătății și securității navigatorilor la bordul navelor.

(2) Statele membre iau măsuri corespunzătoare pentru a se asigura că navele care nu sunt înmatriculate pe teritoriul lor sau care nu arborează pavilionul lor respectă clauzele 1-12 din acordul anexat la Directiva 1999/63/CE.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentei directive,

(a) prin „navă” se înțelege orice navă maritimă, aflată în proprietate publică sau privată, care desfășoară în mod obișnuit operațiuni maritime comerciale. Navele de pescuit nu sunt incluse în această definiție;

(b) prin „autoritate competentă” se înțeleg autoritățile desemnate de statele membre să îndeplinească anumite funcții în temeiul prezentei directive;

(c) prin „inspector” se înțelege un agent din sectorul public sau altă persoană, autorizată în mod adecvat de autoritatea competentă a unui stat membru, față de care este răspunzătoare, să inspecteze condițiile de muncă la bord;

(d) prin „plângere” se înțeleg orice informații sau rapoarte prezentate de un membru al echipajului, un organism profesional, o asociație, un sindicat sau, în general, o persoană având un interes în ceea ce privește securitatea navei, inclusiv riscurile de securitate sau sănătate pentru membrii echipajului său.

Articolul 3

Întocmirea rapoartelor

Fără a aduce atingere articolului 1 alineatul (2), dacă un stat membru în al cărui port o navă face escală în mod voluntar în cursul normal al operațiunilor sale comerciale sau din rațiuni legate de exploatarea sa primește o plângere pe care nu o consideră în mod evident nefondată sau obține probe că nava nu este în conformitate cu normele prevăzute în Directiva 1999/63/CE, acesta întocmește un raport adresat guvernului țării în care este înmatriculată nava și, dacă o inspecție desfășurată în conformitate cu articolul 4 furnizează probe relevante, statul membru ia măsurile necesare pentru a se asigura că sunt remediate orice condiții la bord care prezintă în mod clar un risc la adresa securității sau sănătății echipajului.

Identitatea persoanei care depune raportul sau plângerea nu trebuie dezvăluită căpitanului sau proprietarului navei în cauză.

Articolul 4

Inspecția și inspecția detaliată

(1) La efectuarea unei inspecții, pentru a obține probe că o navă nu este în conformitate cu cerințele Directivei 1999/63/CE, inspectorul stabilește dacă:

— a fost elaborat un tabel cu regimul de muncă la bordul navei, în limba sau limbile de lucru ale navei și în engleză, în conformitate cu modelul reprodus în anexa I sau într-un format alternativ echivalent, și dacă acesta a fost afișat la bord într-un loc ușor accesibil;

— se ține un registru în care se consemnează orele de muncă sau orele de odihnă ale marinarilor, în limba sau limbile de lucru ale navei și în engleză, în conformitate cu modelul reprodus în anexa II sau într-un format alternativ echivalent, care se păstrează la bord, și dacă există dovezi că registrul a fost vizat corespunzător de autoritatea competentă a statului în care este înmatriculată nava.

(2) Dacă a fost primită o plângere sau dacă, plecând de la propriile sale observații la bord, inspectorul consideră că navigatorii sunt excesiv de obosiți, acesta efectuează o inspecție mai detaliată, în conformitate cu alineatul (1), pentru a stabili dacă orele de muncă sau perioadele de odihnă consemnate în registru sunt în conformitate cu normele stabilite în Directiva 1999/63/CE și dacă au fost respectate în mod corect, ținând cont de alte registre referitoare la exploatarea navei.

Articolul 5

Remedierea deficiențelor

(1) Dacă inspecția sau inspecția detaliată arată că nava nu este în conformitate cu cerințele Directivei 1999/63/CE, statul membru ia măsurile necesare pentru a se asigura că sunt remediate orice condiții de la bord care prezintă în mod clar un risc la adresa securității sau sănătății marinarilor. Aceste măsuri pot include o interdicție asupra părăsirii portului până la remedierea deficiențelor sau până când marinarii s-au odihnit suficient.

(2) Dacă există probe clare că personalul pentru primul cart sau pentru carturile de schimb ulterioare este excesiv de obosit, statul membru se asigură că nava nu părăsește portul până la remedierea deficiențelor constatate sau până ce marinarii în cauză s-au odihnit suficient.

Articolul 6

Proceduri ulterioare

(1) În cazul în care unei nave i se interzice să părăsească portul în aplicarea articolului 5, autoritatea competentă din statul membru informează căpitanul, proprietarul sau operatorul, administrația statului de pavilion sau a statului în care este înmatriculată nava sau consulul, sau, în absența acestuia, pe cel mai apropiat reprezentant diplomatic al statului respectiv, cu privire la rezultatele inspecțiilor prevăzute la articolul 4, deciziile luate de inspector și măsurile de remediere necesare, dacă este cazul.

(2) La efectuarea unei inspecții în temeiul prezentei directive, ar trebui depuse toate eforturile posibile pentru a se evita întârzierea inutilă a unei nave. Dacă o navă este întârziată în mod inutil, proprietarul sau operatorul este îndreptățit la compensații pentru orice pierdere sau daună suferită. În orice situație în care se invocă o întârziere nejustificată, sarcina probei revine proprietarului sau operatorului navei.

Articolul 7

Dreptul la o cale de atac

(1) Proprietarul sau operatorul navei sau reprezentantul său în statul membru are dreptul de a ataca o decizie de imobilizare luată de autoritatea competentă. Exercitarea căii de atac nu suspendă imobilizarea.

(2) Statele membre instituie și mențin proceduri corespunzătoare în acest sens, în conformitate cu legislația lor națională.

(3) Autoritatea competentă informează în mod adecvat căpitanul unei nave prevăzute la alineatul (1) cu privire la dreptul de recurs.

Articolul 8

Cooperare administrativă

(1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a asigura, în condiții compatibile cu cele prevăzute la articolul 14 din Directiva 95/21/CE din 19 iunie 1995 privind aplicarea, în ceea ce privește navele care fac escală în porturile comunitare și care navighează în apele care se găsesc sub jurisdicția statelor membre, a normelor internaționale referitoare la securitatea navelor, prevenirea poluării și condițiile de viață și de muncă la bordul navelor (controlul statului portului) ([1]), o cooperare între autoritățile lor relevante și autoritățile competente relevante din alte state membre pentru aplicarea efectivă a prezentei directive și notifică Comisia cu privire la aceste dispoziții.

(2) Informațiile privind măsurile luate în aplicarea articolelor 4 și 5 sunt publicate în conformitate cu proceduri precum cele prevăzute la articolul 15 primul paragraf din Directiva 95/21/CE.

Articolul 9

Clauza tratamentului „nu mai favorabil”

La inspectarea unei nave înmatriculate pe teritoriul sau aflate sub pavilionul unui stat care nu a semnat Convenția OIM nr. 180 sau Protocolul la Convenția OIM nr. 147, statele membre se asigură, după intrarea în vigoare a convenției și a protocolului, că tratamentul acordat acestor nave și echipajelor lor nu este mai favorabil decât cel acordat unei nave aflate sub pavilionul unui stat care este parte la Convenția OIM nr. 180 sau la Protocolul la Convenția OIM nr. 147 sau la amândouă.

Articolul 10

Dispoziții finale

(1) Statele membre adoptă și pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 30 iunie 2002 cel târziu.

(2) Atunci când statele membre adoptă măsurile prevăzute la alineatul (1), ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(3) Comisiei îi sunt comunicate de îndată de statele membre toate dispozițiile de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă. Comisia informează celelalte state membre cu privire la aceasta.

Articolul 11

Nave din state terțe

Prezenta directivă nu se aplică navelor care nu sunt înmatriculate pe teritoriul sau care arborează pavilionul unui stat membru numai la data intrării în vigoare a Convenției OIM nr. 180 și a Protocolului la Convenția OIM nr. 147.

Articolul 12

Intrarea în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare la data publicării în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*.

Articolul 13

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 13 decembrie 1999.

Pentru Parlamentul European	*Pentru Consiliu*
Președintele	*Președintele*
N. FONTAINE	S. HASSI

([1]) JO L 157, 7.7.1995, p. 1. Directivă modificată ultima dată de Directiva 98/42/CE (JO L 184, 27.6.1998, p. 40).

ANEXA I

Model de format pentru tabelul regimului de muncă la bordul navei [1]

Denumirea navei: _____ Pavilionul navei: _____ Număr OMI (dacă există): _____

Ultima actualizare a tabelului: _____ ( ) din ( ) pagini

Numărul maxim de ore de muncă sau numărul minim de ore de odihnă sunt aplicabile în conformitate cu: _____ (legislație sau reglementare națională) emisă în conformitate cu Convenția OIM privind orele de muncă ale marinarilor și efectivele navelor, 1996 (nr. 180) și cu orice acord colectiv aplicabil înregistrat sau autorizat în conformitate cu Convenția și cu Convenția Internațională privind normele de formare, certificare și cart pentru marinari, 1978, modificată (Convenția STCW) [2],

Număr maxim de ore de muncă sau număr minim de ore de odihnă[3]: _____

Alte cerințe: _____

Poziție/rang [4]	Ore zilnice de muncă pe mare prevăzute		Ore zilnice de muncă în port prevăzute		Comentarii	Număr total de ore zilnice de muncă/odihnă [3]	
	Cart (de la – la)	Alte activități (de la – la) [5]	Cart (de la – la)	Alte activități (de la – la)		Pe mare	În port

Semnătura căpitanului: _____

[1] Termenii utilizați în acest tabel model trebuie să apară în limba sau limbile de lucru ale navei și în engleză.
[2] Vezi verso pentru extrase selectate din Convenția OIM nr. 180 și Convenția STCW.
[3] A se șterge după caz.
[4] Pentru pozițiile/rangurile care sunt de asemenea enumerate în documentul privind efectivele minime pentru asigurarea securității navei, terminologia utilizată ar trebui să fie aceeași ca în acest document.
[5] Pentru personalul de cart, secțiunea de comentarii poate fi utilizată pentru a indica numărul anticipat de ore ce urmează a fi dedicat muncii neplanificate și orice astfel de ore ar trebui incluse în coloana corespunzătoare de ore de muncă zilnice totale.

TEXTE SELECTATE DIN CONVENȚIA OIM NR. 180 ȘI CONVENȚIILE STCW

Convenția OIM nr. 180

Articolul 5

(1) Limitele impuse asupra numărului de ore de muncă sau de odihnă sunt după cum urmează: (a) numărul maxim de ore de muncă nu depășește: (i) 14 ore în orice perioadă de 24 de ore și (ii) 72 de ore în orice perioadă de șapte zile sau (b) numărul minim de ore de odihnă nu este mai mic de: (i) 10 ore în orice perioadă de 24 de ore și (ii) 77 de ore în orice perioadă de șapte zile.

(2) Orele de odihnă pot fi împărțite în cel mult două perioade, din care una are o durată de cel puțin 6 ore, iar intervalul între perioade consecutive de odihnă nu depășește 14 ore.

(6) Nici o dispoziție de la alineatele (1) și (2) nu împiedică un membru să aibă legi sau reglementări naționale sau o procedură care permite autorității competente să autorizeze sau să înregistreze acorduri colective care includ excepții la limitele stabilite. În măsura în care este posibil, aceste excepții respectă normele stabilite, dar pot ține cont de perioade de concediu mai frecvente sau mai lungi sau de acordarea de concedii compensatoare pentru marinarii de cart sau navigatorii care lucrează la bordul navelor care efectuează călătorii scurte.

Articolul 7

(1) Nici o dispoziție din prezenta convenție nu aduce atingere dreptului căpitanului unei nave de a cere unui navigator să efectueze orice număr de ore de muncă necesar pentru securitatea imediată a navei, a persoanelor aflate la bord sau a încărcăturii, sau în scopul acordării de asistență altor nave sau persoane în dificultate pe mare.

(3) Imediat ce este posibil după restabilirea situației normale, căpitanul se asigură că navigatorilor care au lucrat în cursul unei perioade de odihnă stabilite li se acordă o perioadă de odihnă corespunzătoare.

Convenția STCW

Secțiunea A-VIII/1 din Codul STCW (obligatorie)

(1) Tuturor persoanelor cărora le sunt atribuite sarcini ca ofițer de cart sau marinar de cart li se acordă o perioadă de odihnă de minim 10 ore în orice perioadă de 24 de ore.

(2) Orele de odihnă pot fi împărțite în cel mult două perioade, din care una are o durată de cel puțin șase ore.

(3) Nu este necesar ca cerințele pentru perioadele de odihnă prevăzute în alineatele (1) și (2) să fie menținute în caz de urgență sau exercițiu sau în alte condiții de exploatare excepționale.

(4) Fără a aduce atingere alineatelor (1) și (2), perioada minimă de 10 ore poate fi redusă la cel puțin 6 ore consecutive, cu condiția ca orice asemenea reducere să nu se întindă pe mai mult de două zile și să fie acordate cel puțin 70 de ore de odihnă în fiecare perioadă de șapte zile.

(5) Administrațiile cer ca orarele de cart să fie afișate într-un loc ușor accesibil.

Secțiunea B-VIII/1 din Codul STCW (orientativă)

(3) La aplicarea regulii VIII/1, trebuie să se țină cont de următoarele:

1. dispozițiile prevăzute pentru prevenirea oboselii ar trebui să asigure că nu sunt efectuate ore de muncă globale excesive sau nerezonabile. În special, perioadele de odihnă minime specificate în secțiunea A-VIII/1 nu ar trebui interpretate ca implicând faptul că toate celelalte ore pot fi dedicate cartului sau altor sarcini;

2. frecvența și durata perioadelor de concediu, precum și acordarea de concediu compensator, sunt factori importanți pentru a preveni acumularea oboselii în timp;

3. dispozițiile pot varia pentru nave care efectuează călătorii scurte pe mare, cu condiția existenței unor aranjamente speciale de securitate.

ANEXA II

Model de format pentru registrul de consemnare a orelor de muncă sau a orelor de odihnă ale navigatorilor [1]

Denumirea navei: _____ Număr OMI (dacă există): _____ Pavilionul navei: _____

Navigator (nume complet): _____ Poziție/rang: _____

Lună și an: _____ Cart [2]: da ☐ nu ☐

Registrul orelor de muncă/odihnă [3]

Vă rugăm să marcați perioadele de muncă sau odihnă, după caz, cu X, sau utilizând o linie continuă sau o săgeată.

COMPLETAȚI TABELUL DE PE VERSO

Următoarele legi, regulamente și/sau acorduri colective care reglementează limitările asupra orelor de muncă sau perioadelor minime de odihnă se aplică

prezentei nave: _____

Sunt de acord că prezentul registru reprezintă o reflectare exactă a orelor de muncă sau odihnă ale marinarului în cauză.

Numele căpitanului sau al persoanei autorizate de căpitan să semneze acest registru: _____

Semnătura căpitanului sau a persoanei autorizate: _____ Semnătura navigatorului: _____

O copie a prezentului registru se înmânează navigatorului,

Prezentul formular este supus examinării și aprobării în conformitate cu procedurile stabilite de

_____ (denumirea autorității competente)

[1] Termenii utilizați în prezentul model de tabel trebuie să apară în limba sau limbile de lucru ale navei sau în engleză.
[2] A se marca după caz.
[3] A se șterge după caz.

Vă rugăm să marcați perioadele de muncă sau odihnă, după caz, cu un X sau utilizând o linie continuă ori o săgeată																									Ore de odihnă într-o perioadă de 24 de ore	Comentarii	A nu se completa de marinar ([1])	
Ore 0	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23			Ore de muncă sau odihnă, după caz, în orice perioadă de 24 de ore ([2])	Ore de muncă sau odihnă, după caz, în orice perioadă de 7 zile ([2])
Dată																												
Ore 0	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23				

([1]) A se completa și utiliza în conformitate cu procedurile stabilite de autoritatea competentă potrivit cu cerințele relevante din Convenția OIM nr. 180 privind Convenția referitoare la timpul de lucru al navigatorilor și efectivele navelor, 1996.

([2]) Calcule sau verificări suplimentare pot fi necesare pentru a asigura conformitatea cu cerințele relevante ale Convenției OIM nr. 180 privind Convenția referitoare la timpul de lucru al navigatorilor și efectivele navelor, 1996, și Convenția Internațională privind normele de formare, certificare și cart, 1978, modificată.