

II

(Forberedende retsakter)

KOMMISSION

Forslag til Rådets forordning (EØF) om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for godstransport ad indre vandveje*(forelagt Rådet af Kommissionen den 17. september 1975)*

RADET FOR DE EUROPÆSKE
FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det europæiske økonomiske Fællesskab, særlig artikel 75,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet,

under henvisning til udtalelse fra Det økonomiske og sociale Udvalg, og

ud fra følgende betragtninger:

I Rådets beslutning af 13. maj 1965 om harmonisering af visse bestemmelser, der har indvirkning på konkurrencen inden for transporten med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje⁽¹⁾, særlig artikel 10-13, er det fastsat, at de forskelle, der er af en sådan art, at de fordrejer konkurrencevilkårene inden for transporten, fjernes ved indbyrdes tilnærmelse i takt med udviklingen af de særlige bestemmelser, der på transportområdet gælder for arbejdsbetingelserne, og ved gennemførelse af ens bestemmelser for sammensætningen af det medfølgende personale samt for kontrolforanstaltningerne; med henblik herpå må såvel forholdet mellem de forskellige transportgrene som forholdet mellem virksomheden i de enkelte medlemsstater inden for hver enkelt transportgren tages i betragtning;

med henblik på den sociale beskyttelse og trafikikkerheden på vandvejene må der opstilles bestemte maksimumsnormer for daglig arbejdstid og bestemte

minimumsnormer for hviletid samt for besætningernes sammensætning og besætningsmedlemmernes kvalifikationer;

i betragtning af godstransportens betydning inden for den samlede transport ad de indre vandveje er det formålstjenligt, at der i det indledende stadium kun fastsættes bestemmelser for dette transportområde;

af konkurrence- og sikkerhedsmæssige grunde og tillige af sociale grunde er det nødvendigt at fastsætte ensartet anvendelse af bestemmelserne i denne forordning på besætningerne på alle skibe, der transporterer gods af medlemsstaternes vandveje;

for at nå dette mål skal visse transportere fra tredjelande i en overgangsperiode ikke omfattes af den almindelige anvendelse af forordningen på bestemte vandveje, for hvilke der gælder andre internationale ordninger;

medlemsstaterne må optage forhandlinger for at fjerne alle eksisterende uoverensstemmelser mellem disse ordninger og fællesskabsforordningen;

virkeliggørelsen af de i denne forordning nævnte mål nødvendiggør ikke, at bestemmelserne anvendes på besætningsmedlemmer på fartøjer med lille tonnage eller på fartøjer, der ikke forekommer på transportmarkedet;

af hensyn til konkurrencen, sikkerheden og den sociale beskyttelse skal besætningsmedlemmernes sammensætning fastlægges detaljeret efter de forskellige skibstyper, og der skal fastsættes bestemte forudsætninger, som medlemmerne af disse besætninger skal opfylde;

⁽¹⁾ EFT nr. 88 af 24. 5. 1965, s. 1500/65.

i en overgangsperiode skal der gives medlemsstaterne mulighed for visse undtagelser fra den fastsatte harmonisering i forbindelse med besætningernes sammensætning;

for at udelukke overanstrengelse af skibspersonalet er der fastsat begrænsninger af den daglige arbejdstid og minimumshviletider, der tilgodeser fremskridtene inden for transporten ad de indre vandveje med hensyn til arbejdsvilkår og driftsforhold; af samme årsager må besætningsmedlemmerne også have krav på periodiske hviletider, årlig ferie og fridage, der i rimeligt omfang kan tilbringes på hjemstedet;

af hensyn til de særlige forhold, der gør sig gældende for arbejdet i havn, er det hensigtsmæssigt at anvende de for arbejdstiderne gældende lokale bestemmelser, såfremt de er gunstigere end fællesskabsbestemmelserne;

selvstændige skippere skal undtages fra visse bestemmelser;

de bestemmelser, der i denne forordning er fastsat for arbejdsvilkårene, er kun minimums- eller maksimumsnormer; for at fremme det sociale fremskridt eller forbedre sikkerheden inden for skibsfarten kan enhver medlemsstat træffe foranstaltninger, der indeholder gunstigere betingelser for besætningsmedlemmerne; Kommissionen vil følge situationens udvikling i medlemsstaterne og regelmæssigt underrette Rådet herom med henblik på en eventuel tilpasning af forordningen;

der skal fastsættes foranstaltninger, der sikrer effektiv kontrol med, at bestemmelserne i denne forordning overholdes i medlemsstaterne; det er nødvendigt, at medlemsstaterne bistår hinanden hermed —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

AFDELING I

Definitioner

Artikel 1

I denne forordning forstås ved:

1. »daglig arbejdstid«: tiden mellem arbejdets begyndelse og ophør; den omfatter:

- den tid, der anvendes til arbejdet ved ror og radarskærm og andet arbejde om bord;
- den tid, der anvendes til forberedelses- og afslutningsarbejde før og efter sejlads;
- den tid, der anvendes til forhaling;
- den tid, der anvendes til administrativt arbejde;
- den tid, der på sejl-liggedage anvendes til arbejdet med lastning, losning, vedligeholdelse, kontrol og reparation eller tilsyn med disse aktiviteter;
- den tid, der anvendes til alt andet arbejde, der almindeligvis udføres inden for skibsfarten på de indre vandveje;
- det tidsrum, inden for hvilket besætningen ifølge bestemmelserne for sejlads skal opholde sig om bord, bortset fra den daglige hviletid;
- det tidsrum, inden for hvilket besætningen skal være til rådighed for at udføre eller genoptage en af de ovennævnte aktiviteter;
- alle afbrydelser i sejladsen i løbet af en sejldag eller en sejl-liggedag bortset fra de afbrydelser, der skyldes den daglige hviletid;
- alle afbrydelser i arbejdet i løbet af en arbejdsdag inden afslutning af arbejde med lastning og losning;
- hvilepauserne;
- alle andre afbrydelser indbefattet de hviletider, der ligger inden for arbejdstiden (afbrydelser i arbejdet eller ikke fastsatte hvilepauser);

2. »afbrydelser i arbejdet«: alle afbrydelser — bortset fra hvilepauser og daglig hviletid — der hidrører fra transportens og/eller virksomhedens organisation;

3. »sejl-liggedag«: en dag, på hvilken der på den ene side udføres arbejde i forbindelse med sejlads og på den anden side arbejde som f.eks. lastning, losning, vedligeholdelse og reparationer;

4. »besætningsmedlem«: skibsfører, styrmand, dæksmand, skibsdreng, maskinist, dæksmand-motorpasser og fyrbøder;

5. a) »dagsejlads«: sejladsen har en varighed af højst 14 timer daglig, og besætningens hvileperiode er placeret mellem kl. 18 og kl. 8;

- b) »halvkontinuerlig sejlads«: sejladsen har en varighed af højst 18 timer daglig, og besætningens hvileperiode er placeret mellem kl. 19 og kl. 7;
 - c) »kontinuerlig sejlads«: sejladsen har en varighed af mere end 18 timer daglig;
6. »hvilepause«: enhver foreskrevet eller overenskomstsmæssig afbrydelse på mindst 30 minutter i tiden mellem arbejdets begyndelse og ophør, hvorunder arbejdstageren frit kan disponere over sin tid;
7. »uge«: tidsrummet fra søndag kl. 0 til lørdag kl. 24;
8. »daglig hviletid«:

- i dagsejlads og halvkontinuerlig sejlads ethvert uafbrudt tidsrum på mindst henholdsvis 10 og 8 timer, i hvilket besætningsmedlemmerne frit kan råde over deres tid og frit kan komme og gå inden for de grænser, som i Fællesskabets og de nationale bestemmelser er fastlagt for besætningens sammensætning og tilstedeværelse;
- i kontinuerlig sejlads ethvert uafbrudt tidsrum på mindst 6 timer, i hvilket besætningsmedlemmerne frit kan råde over deres tid og frit kan komme og gå inden for de grænser, som i Fællesskabets og de nationale bestemmelser er fastlagt for besætningens sammensætning og tilstedeværelse.

AFDELING II

Gyldighedsområde

Artikel 2

1. Denne forordning gælder for besætningsmedlemmerne på skibe, der transporterer gods ad medlemsstaternes vandveje.
2. I en overgangsperiode, indtil de i stk. 3 fastsatte forhandlinger er afsluttet, finder den foreliggende forordning ikke anvendelse på besætninger på skibe, der
 - sejler på vandveje, der er underlagt undersøgelsesordningen for skibe og flåder i Rhinfart af 18. november 1947 og tilhører virksomheder med hjemsted i tredjelande;
 - der sejler på vandveje, der er underlagt konventionen om Rhinskippernes arbejdsvilkår af 21. maj 1954 og tilhører virksomheder med hjemsted i Schweiz.

3. Medlemsstaterne optager straks forhandlinger med Schweiz for om muligt inden (18 måneder efter forordningens udstedelse)

- inden for rammerne af Centralkomiteen for sejlads på Rhinen at ændre de bestemmelser i undersøgelsesordningen for skibe og flåder i Rhinfart af 18. november 1947, der skulle vise sig at være uforenelige med bestemmelserne i den foreliggende forordning,
- at ændre alle de bestemmelser i konventionen om Rhinskippernes arbejdsvilkår af 21. maj 1954, der skulle vise sig at være uforenelige med bestemmelserne i den foreliggende forordning, eller i givet fald at opsiges konventionen.

Artikel 3

Med henblik på denne forordnings anvendelse vil Fællesskabet i nødvendigt omfang optage forhandlinger med tredjelande.

Artikel 4

Denne forordning finder ikke anvendelse på besætningsmedlemmer.

- på færger,
- på flåder og fartøjer, der er udstyret med maskiner og ikke transporterer gods,
- på skibe med en dødvægt på under 150 tons bortset fra slæbebåde og fartøjer til skubning,
- på skibe, der kommer fra eller er på vej tilbage til havet og kun benytter vandvejene for at laste eller losse i en havn, der ligger ved disse vandveje,
- på fiskefartøjer, der anvendes til dette formål,
- på skibe, der er udrustet med redningsmateriel eller bugseringsudstyr til øjeblikkelig udrykning,
- på vandvejsforvaltningens, politiets, militærets og brandvæsenets tjenesteskibe og alle andre tjenesteskibe tilhørende det offentlige,
- på skibe, der udelukkende anvendes til bugsering i havnene,
- på fartøjer, der udelukkende anvendes til skubning i havnene,
- på skibe, der anvendes til bugsering i oceanfart, såfremt de ikke anvendes i skibsfarten på de indre vandveje.

AFDELING III

Besætning

Artikel 5

Besætningsmedlemmerne skal opfylde følgende forudsætninger:

a) *Skibsføreren*

skal være mindst 21 år gammel og skal i mindst 4 år have været beskæftiget i søgående sejlads eller i sejlads på indre vandveje. Uddannelse på en fagskole for flodskippere kan helt eller delvis indgå ved beregningen af varigheden af beskæftigelsen inden for skibsfarten. Denne tid kan nedsættes til tre år, hvis ansøgeren kan fremlægge dokumentation for afsluttet skibsføreruddannelse; minimumsniveauet for denne uddannelse fastsættes af Rådet på forslag af Kommissionen senest 1 år efter denne forordnings ikrafttræden;

b) *styrmanden*

skal have været beskæftiget i mindst 1 år som dæksmand eller dæksmand/motorpasser i skibsfarten på de indre vandveje;

c) *dæksmanden*

skal være mindst 17 år gammel og i mindst 1 år have været beskæftiget i søgående sejlads eller i sejlads på indre vandveje som medlem af en dæksbesætning. Uddannelse på en fagskole for flodskippere kan helt eller delvis indgå ved beregningen af varigheden af beskæftigelsen inden for skibsfarten;

d) *skibsdrengen*

skal være mindst 15 år gammel;

e) *maskinisten*

skal foruden at have elementært kendskab til maskinlære i mindst 2 år have været beskæftiget som dæksmand/motorpasser eller have deltaget i et erhvervsuddannelseskursus, hvis minimumsniveau fastsættes af Rådet på forslag af Kommissionen senest 1 år efter denne forordnings ikrafttræden;

f) *dæksmanden/motorpasseren*

skal foruden at have elementært kendskab til maskinlære have sejlet i mindst 1 år på dækket på et skib med egen fremdrivningskraft i søgående sejlads eller i sejlads på indre vandveje.

Artikel 6

Når skibets eller ladningens sikkerhed kræver det, kan ethvert besætningsmedlem sættes til at udføre andre opgaver end de opgaver, han sædvanligvis udfører, såfremt han har kvalifikationer og fysiske forudsætninger herfor.

Artikel 7

1. For besætningernes sammensætning inden for de forskellige skibskategorier gælder de minimumsbestemmelser, der er fastlagt i det bilag, der indgår i denne forordning.

2. Inden for en frist, der udløber på et tidspunkt, der skal fastsættes af Rådet på forslag af Kommissionen, kan Kommissionen efter anmodning herom give medlemsstaterne tilladelse til på alle eller en del af transporterne på vandveje inden for deres område at anvende ordninger, der afviger fra de i stk. 1 fastsatte bestemmelser, i det omfang de særlige forhold for sejladsen på disse vandveje berettiger til disse afvigelser, og ordningerne opfylder følgende betingelser:

a) der skal tages hensyn til bestemmelserne i denne forordning; navnlig skal bestemmelserne i afdeling IV og V kunne overholdes;

b) ordningerne skal udformes i overensstemmelse med behovet for trafiksikkerhed på de pågældende vandveje og det tekniske udstyr, som de pågældende fartøjer råder over;

c) de opnåede sociale fremskridt i de pågældende medlemsstater må ikke berøres.

Der kan ikke anvendes afvigende ordninger på skibsfarten på Rhinen. Som Rhinskibsfart betragtes skibsfarten på Rhinen fra Basel Mitterbrücke til det åbne hav, indbefattet Rhinens sidekanal, Pannerdenschkanalen, Nederrijn, Lek, Waal, Merwede, Noord og Nieuwe Maas.

3. Kommissionen træffer de i henhold til stk. 2 nødvendige afgørelser i samråd med Det paritetiske rådgivende Udvalg vedrørende de sociale problemer inden for vandvejstrafikken, som blev oprettet ved Kommissionens afgørelse af 28. november 1967⁽¹⁾, og med den ansøgende medlemsstat samt eventuelt de medlemsstater, som berøres af de pågældende ordninger.

⁽¹⁾ EFT nr. 297 af 7. 12. 1967, ændret ved Kommissionens afgørelse af 19. juni 1970, EFT nr. L 140 af 27. 6. 1970.

Kommissionen underretter den ansøgende medlemsstat om sine afgørelser inden for en frist på fire måneder efter ansøgningens modtagelse; såfremt andre medlemsstater skal høres, forlænges denne frist til 6 måneder.

4. Medlemsstaterne kan i særlige tilfælde fastsætte en formindskelse af besætningen, når et fartøj råder over et teknisk udstyr, der er mere moderne end det krævede og er egnet til at overtage visse af besætningens opgaver. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om de i henhold til denne bestemmelse truffene foranstaltninger.

Artikel 8

1. Kvinder må ikke være medlemmer af besætningen, hvis

- skibets udstyr er vanskeligt at betjene;
- rorgængerarbejdet på det fuldt lastede skib ikke kan udføres af én person uden særlig kraftanstrengelse;
- der af besætningen om bord på skibet skal udføres arbejde, der består i med begge arme at flytte eller transportere byrder eller grej på mere end 15 kg eller i fællesskab med en anden person at transportere byrder eller grej på mere end 35 kg; firing og indhaling af tunge slæbetove må under alle omstændigheder betragtes som sådant arbejde;
- der på skibet ikke forefindes adskilte soverum, vaskerum og toiletter til de kvindelige og mandlige besætningsmedlemmer. Denne bestemmelse gælder ikke, hvis alle besætningsmedlemmerne tilhører samme familie.

2. De kompetente myndigheder, der skal indsættes af hver medlemsstat i henhold til artikel 22, afgør, om skibet er egnet til kvindearbejde, og gør notat herom i et undersøgelsescertifikat.

3. En person, der skal holde opsyn med og passe børn under 6 år og til stadighed opholder sig om bord, kan ikke være medlem af besætningen.

4. Efter svangerskabets 6. måned og indtil 3 måneder efter nedkomsten må kvinder ikke beskæftiges.

Artikel 9

1. Den foreskrevne besætning skal til stadighed være om bord under sejladsen. Det er ikke tilladt at lade skibet afgå uden den foreskrevne besætning.

2. Skibe, der som følge af usædvanlige og uforudsete omstændigheder såsom sygdom, ulykkestilfælde eller ordre fra myndighederne kommer til at mangle højst ét medlem af den foreskrevne besætning under sejladsen, kan dog uanset bestemmelserne i stk. 1 fortsætte sejladsen til det første sted, hvor det kan fortoje og ligge i sikkerhed.

AFDELING IV

Daglig arbejdstid

Arbejde ved ror og radarskærm

Artikel 10

1. I dagsejlds er den daglige arbejdstid maksimalt:

- 14 timer i tiden fra marts til oktober inklusive;
- 12 timer i tiden fra november til februar inklusive.

Den gennemsnitlige daglige arbejdstid beregnet for 12 på hinanden følgende uger må ikke overskride 12 timer. Ved beregningen af denne gennemsnitlige daglige arbejdstid skal der kun tages hensyn til sejldage og sejlliggedage.

2. Ved halvkontinuerlig sejlads må den daglige arbejdstid højst andrage 12 timer.

3. Ved kontinuerlig sejlads må den daglige arbejdstid højst andrage 8 timer.

Artikel 11

Den uafbrudte arbejdstid ved roret må højst andrage 4 timer. Derefter skal der følge en hvilepause.

Artikel 12

Arbejdstiden ved radarskærmen andrager:

- højst 7 timer pr. daglig arbejdsperiode i dagsejlds og halvkontinuerlig sejlads
- højst 7 timer inden for et døgn i kontinuerlig sejlads.

Den uafbrudte arbejdstid ved radarskærmen må højst andrage 2 timer; arbejdet må først genoptages efter en afbrydelse på mindst 30 minutter.

Artikel 13

De i artikel 10, 11, 12, 14 og 15 fastsatte bestemmelser må kun fraviges i følgende tilfælde:

- a) hvis et besætningsmedlem bliver syg eller kommer til skade, og hans arbejde må overtages af et andet besætningsmedlem; i dette tilfælde er fravigelse kun tilladt indtil næste passende anløbssted, hvor besætningsmedlemmet i givet fald må forlade skibet og udskiftes;
- b) hvis skibets eller ladningens sikkerhed er i fare.

AFDELING V

Hviletider og hvilepauser — ferie- og fridage

Artikel 14

1. I dagsejlads andrager den daglige hviletid mindst:

- 10 på hinanden følgende timer i tiden fra marts til oktober inklusive;
- 12 på hinanden følgende timer i tiden fra november til februar inklusive.

Den gennemsnitlige daglige hviletid beregnet for 12 på hinanden følgende uger skal andrage mindst 12 timer. Ved beregningen af den gennemsnitlige daglige hviletid tages der ikke hensyn til periodiske hviletider, fridage og feriedage.

2. I halvkontinuerlig sejlads skal den daglige hviletid andrage mindst 8 på hinanden følgende timer.

3. I dagsejlads og halvkontinuerlig sejlads skal den daglige hviletid svare til en natlig hviletid, der i dagsejlads er placeret mellem kl. 18 og kl. 8 og i halvkontinuerlig sejlads er placeret mellem kl. 19 og kl. 7.

4. I kontinuerlig sejlads skal den daglige hviletid andrage mindst 6 på hinanden følgende timer.

Den samlede daglige hviletid andrager mindst:

- 12 timer for et tidsrum af 24 timer,
- 24 timer for et tidsrum af 48 timer.

5. I den daglige hviletid kan besætningsmedlemmet frit disponere over sin tid, såfremt politiets sikkerhedsbestemmelser ikke kræver hans tilstedeværelse om bord.

Artikel 15

I dagsejlads og halvkontinuerlig sejlads har besætningsmedlemmerne krav på hvilepauser; disse har en samlet varighed på mindst:

- 30 minutter ved en daglig arbejdstid på mindst 5 timer og højst 8 timer;
- 1 time ved en daglig arbejdstid på mindst 8 timer og højst 12 timer;
- 1 time og 30 minutter ved en daglig arbejdstid på mindst 12 timer og derover.

Disse bestemmelser finder ikke anvendelse på den kontinuerlige sejlads.

Artikel 16

1. Ethvert besætningsmedlem, der er beskæftiget i dagsejlads, har som erstatning for den ugentlige hviletid krav på mindst 78 hviledage om året; deraf skal han kunne tilbringe mindst 39 dage på sit hjemsted, og mindst 10 dage skal være søndage.

2. Ethvert besætningsmedlem, der er beskæftiget i halvkontinuerlig eller kontinuerlig sejlads, har for hver to arbejdsdage krav på en hviledag. Hviledagene skal tildeles inden for et tidsrum af højst 6 uger; de gives samlet og skal kunne tilbringes på besætningsmedlemmets hjemsted.

3. I dagsejlads og halvkontinuerlig sejlads skal enhver periodisk hviletid begynde senest kl. 20. Den andrager mindst 36 på hinanden følgende timer. Mellem to periodiske hviletider må der højst ligge 30 arbejdsdage.

Artikel 17

1. Ethvert besætningsmedlem har krav på mindst 30 ferie- og fridage om året.

Hviletiderne indgår ikke i disse 30 dage.

2. Ethvert besætningsmedlem har krav på en sammenhængende årlig ferie på mindst 2 uger.

AFDELING VI

Arbejde i havn

Artikel 18

For besætningsmedlemmernes aktiviteter i havn eller på andet anløbssted gælder de foreliggende lokale bestemmelser for daglig arbejdstid og hviletid, såfremt der i disse er fastsat minimums- eller maksimumsnormer, der er gunstigere for besætningsmedlemmerne end bestemmelserne i afdeling IV og V.

AFDELING VII

Selvstændige flodskippere

Artikel 19

1. Bestemmelserne i artikel 16 og 17 finder ikke anvendelse på selvstændige flodskippere.
2. Selvstændige flodskippere skal tage 78 hviledage om året.

AFDELING VIII

Anvendelse af gunstigere bestemmelser

Artikel 20

1. De i medlemsstaterne gældende bestemmelser, der sammenlignet med denne forordning indeholder højere minimumsnormer for minimumsalder, besætningernes sammensætning, faglige kvalifikationer, hviletid og hvilepauser eller lavere maksimumsnormer for daglig arbejdstid og arbejdstid ved ror eller radarskærm, kan fortsat anvendes.

Medlemsstaterne kan fastsætte højere minimumsnormer for minimumsalder, besætningernes sammensætning, faglige kvalifikationer, hviletid og hvilepauser eller lavere maksimumsnormer for daglig arbejdstid og arbejdstid ved ror eller radarskærm end de i denne forordning fastsatte.

2. Uanset bestemmelserne i de forudgående stykker gælder de nævnte bestemmelser i denne forordning fortsat for besætningsmedlemmer på skibe, der er indregistreret i en anden stat og gennemfører internationale transporter.

3. Hvert andet år efter denne forordnings ikrafttræden forelægger Kommissionen en beretning

for Rådet om situationen på det af denne artikel omfattede område.

AFDELING IX

Anvendelse og kontrol

Artikel 21

Kommissionen fastsætter ved forordning inden (18 måneder efter forordningens udstedelse)

- a) model til en logbog
- b) model til en personlig kontrolbog

samt de bestemmelser, der kræves for deres benyttelse.

Artikel 22

Hver medlemsstat fastsætter, hvilke myndigheder der skal have til opgave at sikre anvendelsen af bestemmelserne for besætningernes sammensætning i bilaget til denne forordning.

Artikel 23

1. Med toethalvt års mellemrum forelægger Kommissionen en samlet beretning for Rådet og Europa-Parlamentet om medlemsstaternes anvendelse af denne forordning.

2. Hvert andet år indgiver medlemsstaterne de oplysninger til Kommissionen, der er nødvendige til udarbejdelse af den i stk. 1 nævnte beretning, i form af en standardredegørelse, som Kommissionen udarbejder efter høring af medlemsstaterne.

AFDELING X

Afsluttende bestemmelser

Artikel 24

1. Medlemsstaterne udsteder efter høring af Kommissionen inden (18 måneder efter forordningens udstedelse) de til gennemførelsen af denne forordning nødvendige administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser.

Disse bestemmelser skal bl.a. omfatte organisation, fremgangsmåde og midler til kontrol samt sanktionerne i tilfælde af overtrædelser.

2. Medlemsstaterne yder gensidigt hinanden bistand ved forordningens anvendelse og kontrollen dermed og ved sanktioner mod overtrædelser.

3. Såfremt de kompetente myndigheder i en medlemsstat får kendskab til en overtrædelse af denne forordnings bestemmelser begået af et besætningsmedlem, der hører under en anden medlemsstats jurisdiktion, kan de indberette dette til myndighederne i denne stat. De kompetente myndigheder meddeler gensidigt hinanden alle foreliggende oplysninger om sanktionerne mod disse overtrædelser.

Artikel 25

Artikel 2, stk. 3, artikel 5, litra a) og c), artikel 7, stk. 2 og 3, artikel 21 og 24, stk. 1, finder umiddelbart anvendelse med denne forordnings ikrafttræden. De øvrige bestemmelser i denne forordning finder anvendelse fra (18 måneder efter forordningens udstedelse).

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

BILAG

BESÆTNINGERNES SAMMENSÆTNING

A. DEFINITIONER

Sammensætningen af besætningerne om bord på de skibe, der anvendes til godstransport, fastsættes i det efterfølgende for følgende tre driftsformer:

- dagsejlads (14 timer) anført i det efterfølgende i tabellerne under (A)
- halvkontinuerlig sejlads (18 timer) anført i det efterfølgende i tabellerne under (B)
- kontinuerlig sejlads (24 timer) anført i det efterfølgende i tabellerne under (C).

B. SAMMENSÆTNINGEN AF BESÆTNINGEN PÅ PRAMME, FRAGTSKIBE MED EGEN FREMDRIVNINGSKRAFT OG SLÆBEBÅDE

I. Pramme

1. Hvis et skib, der ikke har egen fremdrivningskraft og er indrettet til at slæbes, opfylder følgende forudsætninger:

- a) selv ved største tilladte dybgang kan styreanlægget betjenes af én person uden særlig kraftanstrengelse;
- b) på fartøjer med mere end 350 t dødvægt er der forbindelse mellem styrehus og forskib via et samtaleanlæg;
- c) på fartøjer med mere end 350 t dødvægt er lænse- og spulepumper motordrevne;
- d) på fartøjer med mere end 350 t dødvægt er bovankerspillet og på fartøjer med mere end 750 t dødvægt hækankerspillet motordrevet;
- e) på fartøjer med mere end 1000 t dødvægt er skærestokkene forskydelige eller svingbare, eller der forefindes andre lige så velegnede anordninger som f.eks. skydelugedæksler;

er besætningen sammensat som følger:

Klasser	Dødvægt	Besætning	A	B	C
1	150 til 750 t	skibsførere	1	2	2
		dæksfolk	1	1	2
		skibsdrenge	—	—	—
2	over 750 til 1 400 t	skibsførere	1	2	2
		dæksfolk	1	1	2
		skibsdrenge	1	1	1
3	over 1 400 til 2 500 t	skibsførere	1	2	2
		dæksfolk	2	2	3
		skibsdrenge	—	—	—
4	over 2 500 t	skibsførere	1	2	2
		dæksfolk	2	2	3
		skibsdrenge	1	1	1

2. Hvis én eller flere af de i stk. 1 nævnte forudsætninger ikke er opfyldt, forøges den foreskrevne besætning for alle driftsformers vedkommende med én skibsdreng i klasse 1 og 2 og én dæksmand i klasse 3 og 4.

3. Hvis alle de i stk. 1 nævnte forudsætninger er opfyldt, og skibet er udstyret med lugedæksler, der åbnes og lukkes ad mekanisk vej, eller hvis skibet har åbent lastrum, kan besætningen i klasse 1, 2, 3 og 4 formindskes med én skibsdreng, eller en dæksmand kan — hvis der ikke er nogen skibsdreng i besætningen — erstattes med en skibsdreng.

II. Fragtskibe med egen fremdrivningskraft

1. Hvis et skib med egen fremdrivningskraft opfylder følgende forudsætninger:

- selv ved største tilladte dybgang kan styreanlægget betjenes af én person uden særlig kraftanstrengelse;
- optiske signaler og lydsignaler kan afgives fra styrepladsen under sejladsen;
- på skibe med mere end 350 t dødvægt er der forbindelse mellem styreplads og forskib via et samtaleanlæg;
- fremdrivningsanlægget kan betjenes fra styrepladsen;
- til overvågning af fremdrivningsanlægget udløses der alarmanordninger på styrepladsen, når — kølevandstemperatur og smøreolietryk i hovedmotorer og gear samt — olie- eller lufttryk i de anlæg, der arbejder under olie- eller lufttryk, når et kritisk niveau;
- de under e) nævnte anordninger slår alarm enten ved lydsignaler eller optiske signaler; de er indrettet på en sådan måde, at de fungerer under fremdrivningsanlæggets gang og i enhver situation tiltrækker sig skibsførerens opmærksomhed;
- maskinanlæggene er indrettet på en sådan måde, at det regelmæssigt forekommende arbejde med vedligeholdelsen til enhver tid kan afbrydes under sejladsen;
- på skibe med mere end 350 t dødvægt er lænse- og spulepumper motordrevne;

- i) på skibe med mere end 350 t dødvægt er bovankerspillet og på skibe med en længde på mere end 86 m tillige hækankerspillet motordrevet;
- j) på fragtskibe med egen fremdrivningskraft i klasse 2, 3 og 4 skal slæbetrossespillene kunne betjenes af én person;
- k) på skibe med mere end 1 000 t dødvægt er skærestokkene forskydelige eller svingbare, eller der forefindes andre lige så velegnede anordninger som f.eks. skydelugedæksler,

er besætningen sammensat som følger:

Klasser	Dødvægt	Besætning	A	B	C
1	150 til 500 t	skibsførere	1	2	2
		sturmænd	—	—	—
		dæksfolk	1	1	2
		skibsdrenge	—	—	—
2	over 500 til 1 000 t	skibsførere	1	2	2
		sturmænd	—	—	—
		dæksfolk	1	1	3
		skibsdrenge	1	1	—
3	over 1 000 til 1 600 t	skibsførere	1	2	2
		sturmænd	1	1	1
		dæksfolk	2	2	3
		skibsdrenge	—	—	1
4	over 1 600 t	skibsførere	1	2	2
		sturmænd	1	1	1
		dæksfolk	2	2	4
		skibsdrenge	1	1	—

2. På skibe med en maskinkraft på mere end 800 HK skal dæksmanden erstattes med en dæksmand/maskinpasser, med mindre maskinerne er forsegledede og ikke kræver vedligeholdelse.

3. På skibe med en maskinkraft op til 800 HK skal et besætningsmedlem kunne betjene motoren i et sådant omfang, at han er i stand til at starte og standse den.

4. Hvis en eller flere af de i stk. 1 nævnte betingelser ikke er opfyldt, forøges den foreskrevne besætning for alle driftsformers vedkommende med én skibsdreng i klasse 1 og 2 og én dæksmand i klasse 3 og 4.

5. Såfremt motoren kun benyttes til at flytte skibet i havne og på pladser for lastning eller losning eller til at forbedre fartøjets styreegenskaber i slæbetøget, betragtes skibet som pram, hvad besætningen angår. Begrænsningerne i anvendelsen skal indføres i et undersøgelsescertifikat.

6. Hvis et fragtskib med egen fremdrivningskraft har mere end ét fartøj på slæb, forøges besætningen i alle klasser og for alle driftsformer:

- med én skibsdreng, når to eller tre fartøjer er på slæb
- med én dæksmand, når fire eller flere fartøjer er på slæb.

Hvis imidlertid et fragtskib med egen fremdrivningskraft under sejlads med strømmen ikke har mere end to tomme, parallelt sammenkoblede præmme på slæb, forøges besætningen på fragtskibet ikke.

Hvis et fragtskib med egen fremdrivningskraft slæber ved hjælp af en enkelt slæbetrosse, forøges den for dette skib foreskrevne besætning ikke.

III. Slæbebåde

1. Hvis et skib med egen drivkraft, der er indrettet til at slæbe, opfylder følgende betingelser:

- a) fremdrivningsanlægget kan betjenes fra styrepladsen;
 - b) til overvågning af fremdrivningsanlægget udløses der alarmanordninger på styrepladsen, når
 - kølevandstemperatur og smøreolietryk i hovedmotorer og gear samt
 - olie- eller lufttryk i de anlæg, der arbejder under olie- eller lufttryk,
 når et kritisk niveau;
 - c) de under b) nævnte anordninger slår alarm enten ved lydsignaler eller ved optiske signaler; de er indrettet på en sådan måde, at de fungerer under fremdrivningsanlæggets gang og i enhver situation tiltrækker sig skibsførerens opmærksomhed;
 - d) ankerspillene og slæbetrossespillene er motordrevne;
 - e) slæbetrossespillene kan betjenes af én person,
- er besætningen sammensat som følger:

Klasser	Maskinkraft	Besætning	A	B	C
1	indtil 250 HK	skibsførere	1	2	2
		styrmand	—	—	—
		dæksfolk	—	—	1
		skibsdrenge	—	—	—
		maskinister	—	—	—
		dæksmand/ motorpasser	1	1	1
2	over 250 til 500 HK	skibsførere	1	2	2
		styrmand	—	—	—
		dæksfolk	—	—	1
		skibsdrenge	1	1	1
		maskinister	—	—	—
		dæksmand/ motorpasser	1	1	1
3	over 500 til 750 HK	skibsførere	1	2	2
		styrmand	—	—	—
		dæksfolk	1	1	1
		skibsdrenge	—	1	1
		maskinister	—	—	—
		dæksmand/ motorpasser	1	1	2

Klasser	Maskinkraft	Besætning	A	B	C
4	over 750 til 1 000 HK	skibsførere	1	2	2
		styrmand	—	—	—
		dæksfolk	1	1	2
		skibsdrenge	1	—	1
		maskinister	1	1	1
		dæksmand/ motorpasser	—	1	1
5	over 1 000 til 2 000 HK	skibsførere	1	2	2
		styrmand	1	1	1
		dæksfolk	1	1	2
		skibsdrenge	1	—	1
		maskinister	1	1	1
		dæksmand/ motorpasser	—	1	1
	over 2 000 HK	skibsførere	1	2	2
		styrmand	1	1	1
		dæksfolk	2	2	4
		skibsdrenge	1	—	—
		maskinister	1	1	1
		dæksmand/ motorpasser	—	1	1

2. Hvis slæbetrosserne er af nylon, kan en dæksmand erstattes med en skibsdreng; der må dog ikke være mere end to skibsdrenge i besætningen.

Hvis der i klasse 2 (250 HK — 500 HK) kun benyttes én slæbetrosse, eller hvis der kun forefindes én slæbt længde, behøves der ingen skibsdreng.

3. Hvis én eller flere af de under pkt. 1 nævnte betingelser ikke er opfyldt, forøges den foreskrevne besætning med én dæksmand/motorpasser.

4. Hvis vedligeholdelsen og istandsættelsen af de under pkt. 1 nævnte maskinanlæg udføres af maskinister, der tilkaldes udefra, kan besætningen formindskes med én maskinist.

IV. Afvigelser og yderligere bestemmelser i forbindelse med ordningerne under I, II og III

1. Hvis antallet af styrmand, dæksmand og dæksmand/motorpassere i de ovenfor under I, II og III anførte besætninger er på to eller flere personer, kan en dæksmand erstattes med to skibsdrenge. Dette gælder ikke for kontinuerlig og halvkontinuerlig sejlads.

Der kan højst være tre skibsdrenge i en besætning.

To skibsdrenge kan erstattes med en dæksmand, hvis der derudover er en dæksmand, en dæksmand/motorpasser eller en styrmand i besætningen.

2. Hvis den besætning, der i henhold til forskrifterne skal være om bord, er på mere end seks medlemmer, må et besætningsmedlem, uanset driftsform, ikke sættes til at udføre almindeligt køkkenarbejde.

3. Hvis et skibs størrelse, konstruktion, indretning eller formål ikke er i overensstemmelse med de ovenfor under I, II og III nævnte fartøjer, skal de kompetente myndigheder i

den medlemsstat, hvor den virksomhed, der ejer skibet, har sit hjemsted, fastsætte en større besætning end den, der er fastsat i de ovennævnte bestemmelser, når det må antages, at besætningen i henhold til bestemmelserne under I, II og III er utilstrækkelig for skibets sikkerhed under sejlads.

Medlemsstaternes kompetente myndigheder fastsætter endvidere for alt flydende materiel, såfremt det omfattes af anvendelsesområdet i forordningens artikel 4, samt for dampslæbebåde under hensyntagen til deres størrelse, konstruktion, indretning og formål den nødvendige besætning, der skal være om bord under sejlads.

4. På skibe, hvis besætning er større end en skibsfører og en dæksmand, kan besætningen nedsættes med én skibsdreng, hvis denne går på skipperskole, og dette kan dokumenteres ved hjælp af en erklæring, der opbevares om bord. Denne nedsættelse bevilges for et uafbrudt tidsrum af højst tre måneder pr. kalenderår.

5. Medlemsstaternes kompetente myndigheder kan give skriftlig tilladelse til, at en dæksmand på skibe, der tilhører virksomheder med hjemsted på deres område, og hvis besætning består af mindst én skibsfører og to andre medlemmer, der mindst har samme kvalifikationer som en dæksmand, i tre måneder erstattes med en person på mindst 18 år, der ikke har været ude i praksis i den tid, der kræves i forordningens artikel 5, litra c). Denne tilladelse må dog kun gives, hvis skibsføreren dokumenterer, at det til trods for hans anstrengelser ikke er lykkedes ham at komplettere besætningen med den manglende dæksmand.

C. BESÆTNINGERNES SAMMENSÆTNING PÅ BÅD TOG, DER SKUBBES

I. Båd tog med standardfartøjer til skubning

1. Besætningen på båd tog med standardfartøjer til skubning er sammensat som følger:

Klasser	Maskinkraft	Antal lægtre, der skubbes	Besætning	A	B	C
1	indtil 500 HK	0 eller 1 eller 2	skibsførere	1	2	2
			styrmand	—	—	—
			dæksfolk	1	1	2
			skibsdrenge	—	—	—
			maskinister	—	—	—
			dæksfolk/motorpassere	1	1	2
		3 eller flere	skibsførere	1	2	2
			styrmand	—	—	—
			dæksfolk	2	2	3
			skibsdrenge	—	—	—
			maskinister	—	—	—
			dæksfolk/motorpassere	1	1	2

Klasser	Maskinkraft	Antal lægttere, der skubbes	Besætning	A	B	C
2	over 500 til 750 HK	0 eller 1 eller 2	skibsførere	1	2	2
			styrmand	1	1	1
			dæksfolk	1	1	2
			skibsdrenge	—	—	—
			maskinister	—	—	—
			dæksfolk/ motorpassere	1	1	2
		3 eller flere	skibsførere	1	2	2
			styrmand	1	1	1
			dæksfolk	2	2	3
			skibsdrenge	—	—	—
			maskinister	—	—	—
			dæksfolk/ motorpassere	1	1	2
3	over 750 til 1 000 HK	0 eller 1 eller 2	skibsførere	1	2	2
			styrmand	1	1	1
			dæksfolk	2	1	2
			skibsdrenge	—	—	—
			maskinister	1	1	1
			dæksfolk/ motorpassere	—	1	1
		3 eller flere	skibsførere	1	2	2
			styrmand	1	1	1
			dæksfolk	3	2	3
			skibsdrenge	—	—	—
			maskinister	1	1	1
			dæksfolk/ motorpassere	—	1	1
4	over 1 000 HK	0 eller 1 eller 2	skibsførere	1	2	2
			styrmand	1	1	1
			dæksfolk	2	1	2
			skibsdrenge	—	—	—
			maskinister	1	1	1
			dæksfolk/ motorpassere	—	1	1

Klasse	Maskinkraft	Antal lægtere, der skubbes	Besætning	A	B	C
4	over 1 000 HK	3 eller flere	skibsførere	1	2	2
			styrmand	1	1	1
			dæksfolk	3	2	3
			skibsdrenge	—	—	—
			maskinister	1	1	1
			dæksfolk/motorpassere	—	1	1

II. Bådtog med fartøj til skubning med egen fremdrivningskraft

1. På bådtog med fartøj til skubning med egen fremdrivningskraft

- hvis skubbende fartøj opfylder alle de under B II, pkt. 1 nævnte betingelser,
- hvis skubbende fartøj har en skubbeplatform, og
- som omfatter en enkelt lægter, der skubbes, og i intet tilfælde en pram, som ikke er ombygget,
er besætningen sammensat som følger:

Klasse	Fartøj til skubning med egen fremdrivningskraft — dødvægt	Besætning	A	B	C
1	50 — 500 t	skibsførere	1	2	2
		styrmand	—	—	—
		dæksfolk	2	2	3
		skibsdrenge	—	—	—
2	over 500 til 1 000 t	skibsførere	1	2	2
		styrmand	—	—	—
		dæksfolk	2	2	4
		skibsdrenge	1	1	—
3	over 1 000 til 1 600 t	skibsførere	1	2	2
		styrmand	1	1	1
		dæksfolk	2	2	3
		skibsdrenge	—	—	1
4	over 1 600 t	skibsførere	1	2	2
		styrmand	1	1	1
		dæksfolk	2	3	4
		skibsdrenge	1	1	—

2. På fartøjer til skubning med egen fremdrivningskraft og med en maskinkraft på mere end 800 HK skal en dæksmand erstattes med en dæksmand/motorpasser.

På fartøjer til skubning med egen fremdrivningskraft og med en maskinkraft på indtil 800 HK skal et besætningsmedlem kunne betjene og passe motorerne, og et andet besætningsmedlem skal kunne betjene motoren i et sådant omfang, at han kan starte og standse den.

3. Hvis en eller flere af de under B II, pkt. 1, nævnte betingelser ikke er opfyldt, forøges besætningen for alle driftsformers vedkommende med en skibsdreng i klasse 1 og 2 og med én dæksmand i klasse 3 og 4.

4. Hvis det skubbende fartøj ikke har nogen skubbeplatform, skal medlemsstaternes kompetente myndigheder for hvert bådtoget ved selvsyn konstatere, hvordan fartøjerne sammenkobles.

Hvis de herved konstaterer, at den foreskrevne dæksbesætning ikke er tildstrækkelig til også under ugunstige forhold (regn, is osv.), at foretage en reglementeret koblingsmanøvre, skal de forøge besætningen i det nødvendige omfang.

III. Bådtoget med ombyggede slæbebåde

1. For bådtoget, der skubbes af en ombygget slæbebåd, som ikke fuldt ud er udstyret som et standardfartøj til skubning, og for hvilke det yderligere gælder,

— at den til skubning ombyggede slæbebåd opfylder betingelserne under B III, pkt. 1, litra a), b) og c), at de er forsynet med motordrevne ankerspil, og

— at de ikke omfatter mere end to lægtre, der skubbes,

er besætningen sammensat som følger:

Klasse	Maskinkraft	Antal lægtre, der skubbes	Besætning	A	B	C
1	indtil 500 HK	1 eller 2	skibsførere	1	2	2
			styrmand	—	—	—
			dæksfolk	2	2	3
			skibsdrenge	—	—	—
			maskinister	—	—	—
			dæksfolk/ motorpassere	1	1	2
2	over 500 til 750 HK	1 eller 2	skibsførere	1	2	2
			styrmand	1	1	1
			dæksfolk	2	2	3
			skibsdrenge	—	—	—
			maskinister	—	—	—
			dæksfolk/ motorpassere	1	1	2
3	over 750 til 1 000 HK	1 eller 2	skibsførere	1	2	2
			styrmand	1	1	1
			dæksfolk	3	2	4
			skibsdrenge	—	—	—
			maskinister	1	1	1
			dæksfolk/ motorpassere	—	1	1

Klasse	Maskinkraft	Antal lægttere, der skubbes	Besætning	A	B	C
4	over 1 000 HK	1 eller 2	skibsførere	1	2	2
			sturmænd	1	1	1
			dæksfolk	3	2	4
			skibsdrenge	—	—	—
			maskinister	1	1	1
			dæksfolk/ motorpassere	—	1	1

2. Medlemsstaternes kompetente myndigheder konstaterer ved selvsyn, hvordan de enkelte fartøjer i bådtoget sammenkobles. Hvis det herved konstateres, at den i tabel 1 foreskrevne besætning ikke er tilstrækkelig til også under ugunstige forhold (regn, is osv.), at udføre denne manøvre reglementeret, skal de forøge besætningen i det nødvendige omfang.
