

Executive Summary 2009

(EN, FR, DE)



Implementation Report for Romania

Directive 1999/63/EC concerning the Agreement on the organisation of working time of seafarers concluded by the European Community Ship-owners Association (ECSA) and the Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST)

EXECUTIVE SUMMARY

1. Introduction

Directive 1999/63/EC of 21 June 1999 concerning the Agreement on the organisation of working time of seafarers concluded by the European Community Shipowners' Association (ECSA) and the Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST) has been transposed into the Romanian Legislation through several pieces of legislation. This includes Order no. 1894/2002 approving the Handbook regarding the control over the ships performed by the State whose flag it flies, published in the Official Journal of Romania and entered into force on 9 December 2002, as amended by Order no. 558/2003; Order no. 558/2003 regarding the replacement of the Annex to the Order of minister of public works, transportation and dwelling no. 1894/2002 approving the Handbook regarding the control over the ships performed by the State whose flag it flies, published in the Official Journal of Romania and entered into force on 9 June 2003; Order no. 447/2003 approving the Instructions on the medical and psychological examination of the personnel working in the transportation area having attributions regarding the safety of circulation and navigation and on organizing, functioning and composition of the medical and psychological commissions for safety of circulation, published in the Official Journal of Romania and entered into force on 28 May 2003, as amended by Order no. 150/2006 and Order no. 1266/2006, published in the Official Journal of Romania and entered into force on 16 February 2006 and, respectively, on 18 July 2006; as well as by Law no. 53/2003 on the Labour Code published in Official Journal of Romania on 5 February 2003, as subsequently amended and supplemented.

The above-mentioned legislation does not ensure a complete and correct transposition of the Directive into the Romanian legislation. Consequently, as they are not transposed, the Directive's provisions are generally not implemented in Romania, as described in details within chapter 2 of the present report.

The collective labour agreement concluded at the transportation sector level entered into force on 24 January 2008. It includes additional provisions regarding the working time of seafarers. However, this agreement did not improve the level of transposition and implementation of the Directive.

Stakeholders' involvement in the transposition of the Directive through O 1894/2002, O 558/2003 and O 447/2003 was almost non-existent. However, the provisions transposing the Directive included in the Collective labour agreement concluded in the transportation sector for 2008-2010 were the result of the negotiations and agreement between employees and employers' organisations that meet the legal conditions to be representative at the branch level.

2. Legal analysis of the transporting measures and their practical implementation for Directive 1999/63 in Romania

The Directive was generally incompletely and incorrectly transposed. A large number of conformity issues have been noticed, as described below.

The purpose of the Directive as provided by **Article 1** – to put into effect the Agreement on the organisation of working time of seafarers – is not ensured.

Article 3.2 requires that the transposing legislation includes reference to the Directive. Such a reference has *not* been *included* in any of the transposing legislation.

Clause 1.1 providing for the scope of the Agreement was *incompletely transposed*. Thus, while according to the Directive the Agreement applies to seafarers on board every seagoing ship, whether publicly or privately owned, which is registered in the territory of any Member State and is ordinarily engaged in commercial maritime operations, the Handbook on the control over ships performed by the

State whose flag it flies is applicable only for carrying out the control activities in case of seagoing ships flying the Romanian flag by the specialised officers within the Romanian Shipping Authority. Although the lack of reference by the Romanian text to the type of ownership of the ship or to the commercial activities of the ship does not affect the transposition, the transposition is incomplete since it refers only to the seagoing ships flying the Romanian flag, while the Directive makes reference to seagoing ships registered in the territory of any Member State. The Romanian legislation does transpose that where (for the purpose of this Agreement) a ship is on the register of two States is deemed to be registered in the territory of the State whose flag it flies. Consequently, transposition is considered incomplete.

Clause 1.2, states that in the event of doubt as to whether or not ships are to be regarded as seagoing ships and be engaged in commercial maritime operations for the purpose of the Agreement, the question shall be determined by the competent authority of the Member State. This has *not* been *transposed*.

The definitions of “seafarer” and “shipowner” in **Clause 2 (c) and (d)** of the Agreement have *not been transposed*.

Clause 5.4 and **Clause 5.5** of the Agreement have *not been transposed*. The Romanian legislation does not ensure that when a seafarer is on call, he/she shall have an adequate compensatory rest period. It also does not guarantee that the competent authority will ensure that the seafarers have sufficient rest if this is not ensured by a collective agreement or arbitration award.

Clause 5.8, which states that the tables with the shipboard working arrangements required by the Directive shall be established in a standardised format in the working language or languages of the ship and in English has been *incompletely transposed*. Although though the social partners established within the Collective labour agreement concluded in the transportation branch for 2008-2010 that the table with the schedule of the service at sea and service in port and with the minimum hours of rest must be posted both in Romanian and in English, no reference to a standard format is made.

Clause 6 stating that no seafarer under 18 shall work at night, except when the effective training of young seafarers between the ages of 16 and 18 in accordance with established programmes and schedules would be impaired, is *incorrectly transposed*. The LC prohibits young persons under the age of 18 from working between 22.00-06.00, which represents an interval of 8 consecutive hours, while the Directive prohibits work for young persons for an interval of minimum 9 consecutive hours. In addition, the exception concerning the training of young people was not transposed.

Clause 8 and **Clause 9** on keeping records of seafarers' daily hours of work or of their daily hours of rest and **Clause 10** on the manning of the ship have *not been transposed* into the Romanian legislation.

Clause 11 was *incorrectly transposed*. Thus, while the Agreement states that no person under 16 years of age shall work on a ship, Clause 2.1.2 item 1 (a) of Annex 1 provides that no individual who is less than 14 or 15 years of age, as the case may be, is hired on a ship, except for the ships on which members of the same family are hired.

Clause 12 of the Agreement states that the shipowner shall provide the master with the necessary resources for the purpose of compliance with obligations arising under this Agreement, including with regard to the manning of the ship. This requirement was *not transposed* into the Romanian legislation.

Clause 13.1 2nd part, according to which the nature of the health assessment to be made and the particulars to be included in the medical certificate shall be established after consultation with the shipowners and seafarers organisations concerned, was *not transposed*.

Clause 13.1 3rd part was *incompletely transposed*. The Romanian text ensures that all seafarers shall have regular health assessments, but does not make any reference to the fact that watchkeepers

suffering from health problems due to the fact that they perform night work shall be transferred to day work.

Clause 13.2 stating that the health assessment shall be free and comply with medical confidentiality was *not transposed*.

Clause 14 stating that shipowners shall provide information on watchkeepers and other night workers to the national competent authority if they so request was also *not transposed*.

Another case of *incomplete transposition* was found regarding **Clause 15** of the Agreement on safety and health protection, as well as protection and prevention services or facilities for seafarers. The Romanian text does not make any reference to protection and prevention services or facilities with regard to the safety and health of seafarers working by night. In addition, some of the provisions included in the Romanian text do not apply for all seafarers, but only for ships of 500 TRB and bigger (excepted for trailers) for ships with a crew of 15 persons or more and for those on a voyage of more than 3 days, other than a coast trip.

Clause 16.1 was *incompletely transposed*. Although under the Romanian LC the right to annual paid leave is granted to all the employees and cannot be transferred, waived or limited, the Directive's requirement that the annual leave is of at least 4 weeks is not ensured. The Romanian LC provides for a minimum of 20 working days of annual leave, but since according to the Branch CLA the duration of a working week may be of 6 days (8 hours per day Monday to Friday and 4 hours on Saturday), an annual leave of 4 weeks as provided by the Directive may involve in such cases a minimum of 24 days (6 working days x 4 weeks) and such minimum duration is not ensured by the Romanian law.

3. Analysis of progress and regression in the implementation of Directive 1999/63/EC

The adoption of Order no. 1894/2002, Order no. 558/2003 and Order no. 447/2003, as well as the Collective labour agreement concluded in the transportation branch for 2008-2010 represent progress in the implementation of Directive 1999/63/EC, as these pieces of legislation aim for the first time at transposing this Directive. However, the transposition is far from being complete. Consequently, the implementation of the Directive's requirements is only partially ensured in practice.

4. Conclusions

The transposition and implementation of the Working Time of Seafarers Directive is generally not ensured in Romania. However, currently there are only two seagoing ships owned by private Romanian companies to which the Romanian legislation transposing the Directive's provisions applies. There are no seagoing ships owned by the Romanian state.

A large number of conformity issues were found. In fact, most of the Directive's provisions have either not been transposed, or have been incompletely or incorrectly transposed. Therefore, the adoption of a specific normative act aimed at transposing the Directive is necessary.

Moreover, the unions have highlighted a large number of issues on the application as regards breaches of the legal provisions. These include non-observance of the maximum number of hours of work and the minimum number of hours rest, the issue of paid annual leave not being granted, free medical and/or psychological examinations and health and safety at work. The authorities (ANR and TLI) verify compliance with the legal provisions in very few cases and the inspectors do not impose sanctions against the employers of the seafarers.

By taking into account all of the above it is recommended that:

- a specific normative act is adopted to transpose the Directive and to ensure the consultation of the unions active in the area (such as the Free Union of Seafarers)
 - there is an increase the controls exercised by the ANR and TLI inspectors and that measures should be provided to ensure their effectiveness and to impose fines provided by law upon employers;
 - specific information campaigns are established to increase the awareness of the seafarers of their rights and the employers' awareness of their related obligations. Such campaigns shall be initiated and carried out by the public authorities, as well as by the trade unions and employers' associations.
-

RESUME

1. Introduction

La directive 1999/63/CE du Conseil, du 21 juin 1999, concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, conclu par l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération des syndicats des transports dans l'Union européenne (FST) a été transposée en droit roumain par différents textes de loi. Ces textes de loi sont les suivants. L'arrêté no 1894/2002 approuvant le Manuel de contrôle des navires par les autorités du pavillon du navire, publié dans le journal officiel de la Roumanie, en vigueur depuis le 9 décembre 2002 et modifié par l'Arrêté no. 558/2003 ; l'arrêté no 558/2003 relatif au remplacement de l'annexe de l'arrêté du ministre des travaux publics, du transport, et de l'habitat no.1894/2002 approuvant le Manuel de contrôle des navires par les autorités du pavillon du navire, publié dans le journal officiel de la Roumanie et en vigueur depuis le 9 juin 2003 ; l'arrêté no 447/2003 approuvant les instructions concernant les examens médicaux et psychologiques du personnel travaillant dans les domaines du transport, en rapport avec la sécurité de navigation, de circulation et l'organisation, le fonctionnement et la composition des commissions médicales et psychologiques pour la sécurité de la circulation, publié dans le journal officiel roumain et applicable à partir du 28 mai 2003, modifié par l'arrêté no 150/2006 et l'arrêté no 1266/2006 du 18 juillet 2006 ainsi que par la loi no.53/2003 du Code du travail publié dans le journal officiel roumain du 5 février 2003. La législation roumaine mentionnée ci-dessus n'assure pas une transposition complète et correcte de la directive en droit roumain. Ainsi, comme celle-ci n'est pas transposée, les dispositions de la Directive ne sont dans l'ensemble pas appliquées en Roumanie, comme le décrit en détail le chapitre 2 de ce présent rapport.

La convention collective de travail conclue dans le secteur du transport est entrée en vigueur le 24 janvier 2008. Elle contient des dispositions complémentaires sur le temps de travail des gens de la mer. Cependant cette convention n'améliore pas la qualité de transposition et d'application de la directive.

L'implication des parties intéressées dans la transposition de la directive par les arrêtés 1894/2002, 558/2003 a été presque inexistante. Cependant, les dispositions qui transposent la directive contenues dans la convention collective de travail conclue dans le secteur du transport pour 2008-2010 font suite aux négociations menées entre les organisations de travailleurs et les organisations patronales et à l'accord qu'ils ont conclu.

2. Analyse légale des mesures transposant la directive 1999/63/CE en Roumanie

La transposition de la Directive est incomplète et incorrecte sur de nombreux points. Les problèmes de conformité sont décrits ci-dessous.

L'objectif de la Directive, prévu dans son **Article 1-** de mettre en œuvre l'accord sur l'organisation du temps de travail des gens de mer- n'est pas transposé.

L'article 3.2 requiert que les législations transposant la Directive 1999/63/CE contiennent une référence à la directive ou soient accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Cependant aucune référence à la directive n'est incluse dans la législation roumaine.

La Clause 1.1 qui établit le champ d'application de l'accord a été transposée de manière incomplète en droit roumain. Tandis qu'au regard de la directive l'accord s'applique aux gens de mer se trouvant à bord de tout navire de mer, de propriété publique ou privée, qui est immatriculé dans le territoire d'un État membre et normalement affecté à des opérations maritimes commerciales, le Manuel de contrôle des navires par les autorités du pavillon du navire mentionne seulement qu'il s'applique pour effectuer des contrôles sur les navires de mer battant pavillon roumain. Il ne fait pas référence au fait que ce

contrôle ne s'applique qu'aux navires affectés à des opérations maritimes commerciales. Bien que l'absence de référence dans le texte roumain au type de propriété du navire (publique ou privée) ou aux activités commerciales du navire n'affecte pas la transposition, la transposition est incomplète car elle ne vise que les navires de haute mer battant pavillon roumain, tandis que la directive fait référence aux navires de mer immatriculés dans le territoire de tous les États membres. La législation roumaine transpose la disposition selon laquelle (pour atteindre les fins du présent accord) si un navire est sur le registre de deux États, celui-ci est considéré comme étant immatriculé dans le territoire de celui dont il bat pavillon. Pour les raisons constatées ci-dessus, la transposition est considérée comme étant incomplète.

La Clause 1.2 énonce qu'en cas de doute sur la question de savoir si un navire doit être considéré aux fins de l'accord comme un navire de mer ou comme un navire affecté à des opérations maritimes commerciales, la question sera réglée par l'autorité compétente de l'État membre. Cette disposition n'a pas été transposée.

Les définitions "gens de mer" et "armateur" figurant dans la clause 2(c) et (d) de l'accord n'ont pas été transposées.

Les Clause 5.4 et clause 5.5 de l'accord n'ont pas été transposées. La législation roumaine ne mentionne pas que quand un marin est en période d'astreinte, par exemple, lorsqu'un local de machines est sans présence humaine, le marin doit bénéficier d'une période de repos compensatoire adéquate si la durée normale de son repos est perturbée par des appels. De plus il n'est écrit nulle part dans la législation roumaine que s'il n'existe ni convention collective ni sentence arbitrale, l'autorité compétente doit fixer les dispositions visant à assurer aux marins en question un repos suffisant.

La Clause 5.8 énonçant que le tableau précisant l'organisation du travail à bord doit être établi selon un modèle normalisé dans la ou les langues de travail du navire, ainsi qu'en langue anglaise, a été transposée de manière incomplète. Les partenaires sociaux de la convention collective de travail conclue dans le domaine des transports pour 2008-2010 ont établi que le tableau doit être écrit en anglais et en roumain. Cependant il n'est pas fait référence au fait que celui-ci doit être standardisé.

La Clause 6 énonce qu'aucun marin âgé de moins de dix-huit ans ne doit travailler la nuit et que cette règle pourra ne pas s'appliquer lorsque la formation effective des jeunes marins âgés de seize à dix-huit ans, conformément aux programmes et aux calendriers établis, s'en trouverait affectée. Cette disposition est transposée de manière incorrecte en droit roumain. Le Code du travail roumain interdit aux personnes âgées de moins de 18 ans de travailler entre 22h et 6h du matin, ce qui représente un intervalle de 8 heures consécutives tandis que la directive interdit le travail pour les moins de 18 ans pendant un intervalle de minimum 9 heures consécutives. En outre, l'exception concernant la formation effective des jeunes marins n'a pas été transposée.

Les Clauses 8 et 9 relatives aux registres qui doivent être tenus pour permettre le contrôle des heures quotidiennes de travail ou de repos des marins et la **Clause 10** sur la nécessité d'éviter ou de restreindre, dans toute la mesure possible, une durée de travail excessive, d'assurer un repos suffisant et de limiter la fatigue pendant la révision des effectifs n'ont pas été transposées en droit roumain.

La Clause 11 a été transposée de manière incorrecte en droit roumain. L'Accord énonce qu'aucune personne âgée de moins de 16 ans ne doit travailler sur un navire. Cependant la Clause 2.1.2 item 1 (a) de l'Accord mentionne qu'aucun individu de moins de 14 ans ne peut être employé sur un navire sauf si un autre membre de la famille y est aussi employé.

La Clause 12 de l'Accord énonce que l'armateur doit s'assurer que le capitaine dispose des ressources nécessaires, y compris des effectifs suffisants. Le capitaine doit à cet effet prendre toutes les mesures nécessaires pour que les conditions en matière d'heures de travail et d'heures de repos des marins résultant de cet accord soient respectées. Ces exigences n'ont pas été transposées en droit roumain.

La Clause 13.1 2^{de} partie énonçant que la nature de l'examen de santé à effectuer ainsi que les renseignements à consigner sur le certificat médical doivent être établis après consultation des

organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées n'a pas été transposée dans la législation roumaine.

La Clause 13.1 troisième partie a été transposée de manière incomplète en droit roumain. La législation roumaine garantit que tous les gens de mer doivent être soumis à des contrôles de santé mais ne fait pas référence au fait que les marins de quart ayant des problèmes de santé certifiés par un médecin comme étant dus au travail de nuit doivent, si possible, être transférés à un poste de jour approprié.

La Clause 13.2 déclare que l'examen de santé mentionné au point 1 doit être effectué gratuitement et dans le respect du secret médical. Ces examens de santé peuvent être réalisés dans le cadre des systèmes nationaux de santé. Cette disposition n'a pas été transposée dans la législation roumaine.

La Clause 14 déclare que les armateurs doivent fournir à l'autorité nationale compétente, à sa demande, des informations sur les marins de quart et sur d'autres travailleurs de nuit. Cette disposition n'a pas été transposée dans la législation roumaine.

La Clause 15 a été transposée de manière incomplète. La législation roumaine ne mentionne pas que les marins travaillant de jour ou de nuit doivent disposer de services ou d'équipements de protection et de prévention équivalents en matière de sécurité et de santé. En outre, certaines dispositions ne s'appliquent pas à tous les gens de mer, mais seulement aux navires de 500 TRB et plus (sauf pour les remorqueurs) aux navires avec un équipage de 15 personnes ou plus et effectuant des trajets de plus de trois jours, autres que du cabotage.

La Clause 16.1 a été transposée de manière incomplète. Même si le Code du travail roumain prévoit le droit à un congé annuel payé accordé à tous les travailleurs et ne pouvant être remplacé, supprimé ou limité, la disposition de la directive exigeant que le congé annuel soit d'au moins 4 semaines n'est pas correctement transposée. Le Code du travail roumain prévoit un minimum de 20 jours ouvrables de congé annuel. Or selon la Convention collective conclue dans le secteur du transport pour 2008-2010, la durée d'une semaine de travail peut être de 6 jours (8 heures par jour du lundi au vendredi et 4 heures le samedi). Ainsi, un congé annuel de 4 semaines, comme prévu par la directive, implique dans de tels cas un minimum de 24 jours de congés (6 jours ouvrables x 4 semaines). Ce nombre 'minimal' de jours de congés n'est pas assuré par la loi roumaine.

3. Analyse des progrès et des reculs dans l'application de la Directive 1999/63/CE

L'adoption des arrêtés no. 1894/2002, no. 558/2003, no.447/2003 ainsi que la Convention collective de travail conclue dans le domaine du transport pour la période 2008-2010 représente un progrès dans l'application de la directive en Roumanie puisque ce sont les premiers textes qui ont transposé la directive. Cependant la transposition est loin d'être complète. Par conséquent l'application des critères fixés par la directive n'est que partialement garantie.

4. Conclusions

La transposition et l'application de la directive concernant l'organisation du temps de travail des gens de mer n'est que partiellement garantie en Roumanie. La législation roumaine transposant la directive s'applique seulement à deux compagnies de navires de mer privées roumaines. L'Etat Roumain ne possède pas de navires de mer.

Au cours de cette étude, de nombreux problèmes de conformités ont été relevés. En effet la plupart des dispositions de la directive ont été transposées de manière soit incorrecte, soit incomplète. L'adoption d'un acte normatif spécifique visant à transposer la directive est nécessaire.

D'autre part, les syndicats ont souligné un nombre important de problèmes relatifs à l'application de la directive et au non-respect des dispositions légales transposées. Par exemple, le non respect des heures

maximum de travail, et des heures de repos, des congés payés d'au moins quatre semaines par an pas accordés, l'absence d'examens psychologique de santé gratuits.

Les autorités de contrôle compétentes vérifient rarement l'application de la directive. Très peu de sanctions sont imposées aux employeurs des gens de mer.

Il est donc recommandé que les mesures suivantes soient prises:

- L'adoption d'un acte normatif spécifique visant à transposer la directive est nécessaire. Cet acte devra garantir la participation des syndicats actifs dans ce domaine
 - Un meilleur contrôle de la part des inspecteurs dont la mission est d'appliquer la directive (sanctions, amendes)
 - Des campagnes d'informations devraient être mises en place afin que les gens de la mer soient conscients de leurs droits. Ces campagnes doivent être menées à la fois par les autorités publiques, les syndicats et les organisations patronales.
-

ZUSAMMENFASSUNG

1. Einleitung

Die Richtlinie 1999/63/EG des Rates vom 21. Juni 1999 zu der vom Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (European Community Shipowners' Association ECSA) und dem Verband der Verkehrsgewerkschaften in der Europäischen Union (Federation of Transport Workers' Unions in the European Union FST) getroffenen Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten, wurde in die rumänische Gesetzgebung durch mehrere Rechtsakte umgesetzt: die Verordnung Nr. 1894/2002 zur Genehmigung des Handbuchs über die Kontrolle der Schiffe durch den Staat, dessen Flagge es fährt, veröffentlicht im Amtsblatt Rumäniens und in Kraft getreten am 9. Dezember 2002, geändert durch Verordnung Nr. 558/2003; die Verordnung Nr. 558/2003 über die Ersetzung des Anhangs der Verordnung Nr. 1894/2002 des Ministers für öffentliche Arbeiten, Transport und Wohnungswesen zur Genehmigung des Handbuchs über die Kontrolle der Schiffe durch den Staat, dessen Flagge es fährt, veröffentlicht im Amtsblatt Rumäniens und in Kraft getreten am 9. Juni 2003; die Verordnung Nr. 447/2003 zur Genehmigung der Instruktion über die medizinische und psychologische Untersuchung des Personals der Transportbranche in Bezug auf die Sicherheit von Verkehr und Navigation und über die Organisation, Arbeitsweise und Zusammensetzung der medizinischen und psychologischen Ausschüsse für die Verkehrssicherheit, veröffentlicht im Amtsblatt von Rumänien und in Kraft getreten am 28. Mai 2003, geändert durch die Verordnung Nr. 150/2006 und die Verordnung Nr. 1266/2006, veröffentlicht im Amtsblatt Rumäniens und in Kraft getreten am 16. Februar 2006, bzw. am 18. Juli 2006, sowie durch das Gesetz Nr. 53/2003 über das Arbeitsgesetzbuch, im Amtsblatt Rumäniens am 5. Februar 2003 veröffentlicht, seit dem geändert und ergänzt.

Die oben genannten Rechtsvorschriften gewährleisten keine vollständige und korrekte Umsetzung der Richtlinie in das rumänische Recht. Folglich, da sie nicht umgesetzt wurden, sind die Bestimmungen der Richtlinie in der Regel in Rumänien nicht durchgeführt, wie in Kapitel 2 dieses Berichts näher ausgeführt werden wird.

Der in der Transportbranche geschlossene Tarifvertrag ist seit dem 24. Januar 2008 in Kraft. Er enthält zusätzliche Bestimmungen über die Arbeitszeit von Seeleuten. Allerdings konnte dieser Tarifvertrag die Umsetzung und Durchführung der Richtlinie nicht verbessern.

Die Einbeziehung der beteiligten Interessensvertreter bei der Umsetzung der Richtlinie durch Verordnung Nr. 1894/2002, Verordnung Nr. 558/2003 und Verordnung Nr. 447/2003 war fast inexistent. Die Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinie hingegen, die im Tarifvertrag der Transportbranche für den Zeitraum 2008-2010 vorgesehen sind, sind das Ergebnis von Verhandlungen und der Einigung zwischen Arbeitnehmer- und Arbeitgeberorganisationen, die die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllen, um auf Branchenebene als repräsentativ zu gelten.

2. Rechtliche Analyse der Umsetzung und Durchführung der Richtlinie 1999/63/EG in Rumänien

Die Richtlinie wurde im Allgemeinen unvollständig und falsch umgesetzt. Eine große Anzahl von Nichtübereinstimmungen wurde ausgemacht, wie unten beschrieben.

Der Zweck der Richtlinie, wie er von Article 1 vorgegeben wird - die Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten durchzuführen -, wird nicht erfüllt.

Artikel 3.2 verlangt, dass die umsetzenden Rechtsvorschriften Bezug auf die Richtlinie nehmen. Nicht alle Rechtsvorschriften, die der Umsetzung der Richtlinie dienen, enthalten einen Verweis auf diese Richtlinie.

Paragraph 1.1 über den Geltungsbereich des Abkommens wurde nicht vollständig umgesetzt. Während nach der Richtlinie die Vereinbarung für Seeleute auf allen Seeschiffen gilt, gleich ob in öffentlichem oder privatem Eigentum, die im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats eingetragen sind und die gewöhnlich in der gewerblichen Seeschifffahrt verwendet werden, sieht das Handbuch über die Kontrolle über die Schiffe durch den Staat, dessen Flagge es fährt, nur die Durchführung der Kontrollen im Falle von Seeschiffen vor, die unter rumänischer Flagge fahren, und dies durch spezialisierte Beamten der rumänischen Schifffahrtsbehörde. Obwohl das Fehlen eines Verweises in der rumänischen Gesetzesfassung auf die Art des Eigentums oder die gewerblichen Aktivitäten des Schiffes die richtige Umsetzung nicht beeinflusst, ist die Umsetzung unvollständig, da sie sich nur auf Seeschiffe unter rumänischer Flagge bezieht, während sich die Richtlinie auf Seeschiffe, die in irgendeinem Mitgliedsstaat registriert sind, bezieht. Die rumänische Gesetzesgebung hat folgenden Teil der Richtlinie richtig umgesetzt: (für den Zweck dieser Richtlinie) ein Schiff, das im Register von zwei Staaten eingetragen ist, gilt als im Hoheitsgebiet des Staates eingetragen, dessen Flagge es führt. Wegen des zuvor genannten Grundes ist die Umsetzung trotzdem unvollständig.

Paragraph 1.2, wonach im Zweifelsfall die zuständige Stelle des jeweiligen Mitgliedstaats zu entscheiden hat, ob es sich um Seeschiffe oder in der gewerblichen Seeschifffahrt im Sinne dieser Vereinbarung eingesetzte Schiffe handelt, wurde nicht umgesetzt.

Die Definitionen der "Seeleute", bzw. "Reeder" in Paragraph 2 (c) und (d) des Abkommens wurden nicht umgesetzt.

Paragraph 5.4 und Paragraph 5.5 der Vereinbarung wurden nicht umgesetzt. So gewährleistet die rumänische Gesetzgebung nicht, dass bei Bereitschaftsdienst - wenn z. B. ein Maschinenraum unbesetzt ist - dem Seemann eine angemessene Ruhezeit als Ausgleich zu gewähren ist, sofern die normale Ruhezeit durch Aufrufe zur Arbeit gestört wird. Sie gewährleistet auch nicht, dass die zuständige Behörde entsprechende Bestimmungen festzulegen hat, die gewährleisten, dass die Seeleute eine ausreichende Ruhezeit erhalten, falls die Bestimmungen des Tarifvertrags oder Schiedsspruchs unzureichend sind.

Paragraph 5.8, der besagt, dass die Übersicht mit der Arbeitsorganisation an Bord nach einem Standardmuster in der oder den Arbeitssprachen des Schiffes und in Englisch zu erstellen ist, wurde nicht vollständig umgesetzt. Auch wenn die Sozialpartner im Tarifvertrag der Transportbranche für den Zeitraum 2008-2010 festgelegt haben, dass die Tabelle mit dem Zeitplan des Dienstes auf See und im Hafen und mit den Mindestruhezeiten sowohl in der rumänischen als auch der englischen Sprache verfasst sein sollen, enthalten sie keinen Hinweis auf ein einheitliches Format.

Paragraph 6, der vorsieht, dass keine Seeleute unter 18 Jahren nachts arbeiten dürfen, außer wenn die wirksame Ausbildung junger Seeleute zwischen 16 und 18 Jahren gemäß festgelegten Programmen und Zeitplänen dadurch beeinträchtigt würde, ist falsch umgesetzt. Das LC verbietet es jungen Personen, die jünger als 18 Jahre alt sind, zwischen 22h00 und 06h00 zu arbeiten, was ein Abstand von acht aufeinander folgenden Stunden ist, während die Richtlinie Arbeit für junge Menschen für einen Zeitraum von mindestens neun aufeinander folgenden Stunden verbietet. Darüber hinaus war die Ausnahme bezüglich der Ausbildung junger Menschen nicht umgesetzt.

Paragraph 8 und Paragraph 9 über die Aufzeichnungen der täglichen Arbeits- und Ruhezeiten der Seeleute und Paragraph 10 über die Besatzung des Schiffes wurden nicht in das rumänische Recht umgesetzt.

Paragraph 11 wurde falsch umgesetzt. Während das Abkommen besagt, dass keine Personen unter 16

Jahren auf einem Schiff arbeiten dürfen, sieht Paragraph 2.1.2 Artikel 1 Buchstabe a) von Anhang 1 vor, dass keine Person, die jünger als 14 oder 15 Jahre ist, wie dies der Fall sein kann, auf einem Schiff angestellt werden darf, mit Ausnahme der Schiffe, auf denen Mitglieder der gleichen Familie eingestellt sind.

Paragraph 12 besagt, dass der Reeder sicherzustellen hat, dass dem Kapitän die erforderlichen Mittel zur Erfüllung der Verpflichtungen aus dieser Vereinbarung zur Verfügung gestellt werden, einschließlich derjenigen, die sich auf die ausreichende Besatzungsstärke des Schiffes beziehen. Diese Anordnung wurde nicht in das rumänische Recht umgesetzt.

Paragraph 13.1 2. Absatz, wonach die Art der vorzunehmenden Gesundheitsbewertung und die in die ärztliche Bescheinigung einzubeziehenden Elemente nach Anhörung der entsprechenden Verbände der Reeder und der Seeleute festgelegt werden, wurde nicht umgesetzt.

Paragraph 13.1 3. Absatz wurde nicht vollständig umgesetzt. Der rumänische Text sieht vor, dass alle Seeleute sich regelmäßig einer Gesundheitsbewertung zu unterziehen haben, aber er erwähnt nicht, dass wachegehende Seeleute mit gesundheitlichen Problemen, die laut ärztlicher Bescheinigung auf die Nachtarbeit zurückzuführen sind, sofern irgend möglich, auf eine geeignete Stelle am Tag versetzt werden müssen.

Paragraph 13.2, der besagt, dass die Bewertung des Gesundheitszustands kostenfrei ist und der ärztlichen Schweigepflicht unterliegt, wurde nicht umgesetzt.

Paragraph 14, laut dem die Reeder den zuständigen nationalen Stellen auf Anfrage Auskunft über wachegehende und andere, nachts arbeitende Seeleute zu erteilen haben, wurde nicht umgesetzt.

Ein weiterer Fall der unvollständigen Umsetzung betrifft Paragraph 15 des Abkommens über die Sicherheitsvorkehrungen und den Gesundheitsschutz sowie geeignete Schutz- und Präventionsdienste oder -einrichtungen für Seeleute. Der rumänische Text nimmt in keiner Weise Bezug auf Schutz- und Präventionsdienste oder -einrichtungen für Seeleute im Hinblick auf die Sicherheitsvorkehrungen und den Gesundheitsschutz der Seeleute, die bei Nacht arbeiten. Darüber hinaus gelten einige der Bestimmungen des rumänischen Textes nicht für alle Seeleute, sondern nur für Schiffe von 500 TRB oder mehr, Anhänger ausgenommen, für Schiffe mit einer Besatzung von 15 Personen oder mehr, und für Schiffe, die mehr als 3 Tage auf See gehen, wobei Küstenfahrten ausgenommen sind.

Paragraph 16 ist unvollständig umgesetzt worden. Obwohl unter dem rumänischen Arbeitsgesetzbuch jeder Arbeitnehmer das Recht auf bezahlten Jahresurlaub hat und der Urlaub nicht übertragen, aufgehoben oder begrenzt werden darf, wird die Vorgabe der Richtlinie nicht erfüllt, dass der Jahresurlaub mindestens 4 Wochen sein muss. Das rumänische Arbeitsgesetzbuch sieht ein Minimum von 20 Arbeitstagen Jahresurlaub vor, da aber nach dem Tarifvertrag der Transportunternehmen für 2008-2010 eine Arbeitswoche aus 6 Tagen bestehen kann (jeweils 8 Stunden pro Tag für Montag bis Freitag und 4 Stunden am Samstag), müsste ein 4 wöchiger Jahresurlaub, wie ihn die Richtlinie vorsieht, ein Minimum von 24 Tagen haben (6 Arbeitstage mal 4 Wochen) und diese Mindestdauer garantiert das rumänische Recht nicht.

3. Analyse der Fort- und Rückschritte in der Umsetzung der Richtlinie 1999/63/EG

Die Annahme der Verordnungen Nr. 1894/2002, Nr. 558/2003 und Nr. 447/2003, sowie der Abschluss des Tarifvertrages in der Transportbranche für den Zeitraum 2008-2010 stellen einen Fortschritt bei der Umsetzung der Richtlinie 1999/63/EG dar, da diese Rechtsvorschriften erstmalig die Umsetzung dieser Richtlinie verfolgen. Allerdings ist die Umsetzung bei weitem nicht vollständig. Folglich ist die Durchführung der Anforderungen der Richtlinie in der Praxis nur teilweise gewährleistet.

4. Schlussfolgerungen

Die Umsetzung und Durchführung der Richtlinie über die Arbeitszeit von Seeleuten ist in der Regel in Rumänien nicht sichergestellt. Allerdings gibt es derzeit nur zwei Seeschiffen im Besitz von rumänischen Privatunternehmen, die den rumänischen Rechtsvorschriften zur Umsetzung der Bestimmungen der Richtlinie unterliegen. Der rumänische Staat besitzt keine Seeschiffe.

Eine große Zahl von Nichtübereinstimmungen wurde ausgemacht. In der Tat sind die meisten Teile der Bestimmungen der Richtlinie nicht umgesetzt, nicht vollständig umgesetzt oder falsch umgesetzt. Daher ist die Annahme eines speziellen normativen Akts zur Umsetzung der Richtlinie erforderlich.

Darüber hinaus wurde eine Vielzahl von Durchführungsproblemen von den Gewerkschaften hervorgehoben. Diese betreffen Verstöße gegen die gesetzlichen Vorschriften über die Höchstdauer der Arbeitszeit und der Mindestdauer von Ruhezeiten, die nicht eingehalten werden, den bezahlten Jahresurlaub, der nicht gewährt wird, kostenlose medizinische und/oder psychologische Untersuchungen, und Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit.

Die Aufsichtsbehörden (ANR und TLI) prüfen die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen nur in sehr wenigen Fällen und die Inspektoren verhängen keine Strafen gegen die Arbeitgeber der Seeleute. Unter Berücksichtigung alles oben Erwähnten, ist es empfehlenswert:

- Einen gesonderten normativen Rechtsakt zur Umsetzung der Richtlinie zu erlassen und die Anhörung der Gewerkschaften (wie der Freie Bund der Seeleute) aktiv in diesem Bereich zu gewährleisten;
 - Die Kontrollen, die durch die ANR- und TLI-Inspektoren durchgenommen werden, zu verstärken, Maßnahmen zur Steigerung ihrer Wirksamkeit zu nehmen, und gesetzlich vorgesehene Geldbußen zu verhängen;
 - Spezifische Informationskampagnen zur Sensibilisierung der Seeleute über ihre Rechte und der Arbeitgeber über die damit verbundenen Pflichten einzuleiten. Solche Kampagnen sollten von den Behörden, sowie von den Gewerkschaften und Arbeitgeberverbänden, initiiert und durchgeführt werden.
-