



(підпис)

ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 1999/95/ЄС

від 13 грудня 1999 року

про забезпечення виконання положень щодо робочого часу моряків на борту суден, що входять у порти Співтовариства

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ І РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

Беручи до уваги Договір про заснування Європейського Співтовариства, зокрема його статтю 80(2),

Беручи до уваги пропозицію Комісії ⁽¹⁾,

Беручи до уваги висновок Європейського економічно-соціального комітету ⁽²⁾,

Діючи згідно з процедурою, встановленою у статті 251 Договору ⁽³⁾,

Оскільки:

- (1) Заходи Співтовариства у сфері соціальної політики спрямовані, *між іншим*, на поліпшення здоров'я і підвищення рівня безпеки працівників у їхньому робочому середовищі;
- (2) Заходи Співтовариства у сфері морських перевезень спрямовані, *між іншим*, на поліпшення умов життя та праці моряків на борту, підвищення безпеки на морі та запобігання забрудненню внаслідок аварій на морі;
- (3) Упродовж вісімдесят четвертої сесії, що відбувалася з 8 по 22 жовтня 1996 року, Конференція Міжнародної організації праці (МОП) ухвалила Конвенцію МОП № 180 1996 року про робочий час моряків і склад суднового екіпажу (далі — «Конвенція МОП № 180») і Протокол до Конвенції 1976 року про мінімальні норми на торговельних суднах (далі — «Протокол до Конвенції МОП № 147»);
- (4) Директива Ради 99/63/ЄС від 21 червня 1999 року про Угоду про організацію робочого часу моряків, укладену Асоціацією судовласників Європейського Співтовариства (ЕССА) та Федерацією транспортних профспілок у Європейському Союзі (FST) ⁽⁴⁾, ухвалена згідно зі статтею 139(2) Договору, спрямована на введення в дію зазначеної Угоди, укладеної 30 вересня 1998 року (далі — «Угода»); зміст Угоди відображає певні положення Конвенції МОП № 180; Дія Угоди поширюється на моряків на борту кожного морського судна, що є публічною або приватною власністю, яке зареєстроване на території держави-члена і, зазвичай, залучене до торговельного мореплавства;
- (5) Мета цієї Директиви полягає у застосуванні положень Директиви 1999/63/ЄС, що відображають положення Конвенції МОП № 180, до всіх суден, що входять у порти Співтовариства, незважаючи на прапор, під яким плаває судно, для встановлення і виправлення будь-якої ситуації, що становить явну загрозу для безпеки і здоров'я моряків; однак Директива 1999/63/ЄС містить вимоги, яких немає в Конвенції МОП № 180 і які, у такому разі, не повинні застосовуватися на борту суден, що не плавають під прапором держави-члена;
- (6) Директива 1999/63/ЄС застосовується до моряків на борту будь-якого морського судна, зареєстрованого на території держави-члена; Держави-члени повинні здійснювати моніторинг дотримання суднами, зареєстрованими на їхній території, усіх положень зазначеної Директиви;
- (7) Щоб захистити безпеку й уникнути викривлень конкуренції, державам-членам необхідно дозволити перевіряти дотримання відповідних положень Директиви 1999/63/ЄС усіма морськими суднами, що

⁽¹⁾ ОВ С 43, 17.02.1999, с. 16.

⁽²⁾ ОВ С 138, 18.05.1999, с. 33.

⁽³⁾ Висновок Європейського Парламенту від 14 квітня 1999 року (ОВ С 219, 30.07.1999, с. 240), Спільна позиція Ради від 12 липня 1999 року (ОВ С 249, 01.09.1999, с. 7) і Рішення Європейського Парламенту від 4 листопада 1999 року (ще не опубліковано в Офіційному віснику).

⁽⁴⁾ ОВ L 167, 02.07.1999, с. 37.

ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 1999/95/ЄС**від 13 грудня 1999 року****про забезпечення виконання положень щодо робочого часу моряків на борту суден, що входять у порти Співтовариства**

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ І РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

Беручи до уваги Договір про заснування Європейського Співтовариства, зокрема його статтю 80(2),

Беручи до уваги пропозицію Комісії ⁽¹⁾,Беручи до уваги висновок Європейського економічно-соціального комітету ⁽²⁾,Діючи згідно з процедурою, встановленою у статті 251 Договору ⁽³⁾,

Оскільки:

- (1) Заходи Співтовариства у сфері соціальної політики спрямовані, *між іншим*, на поліпшення здоров'я і підвищення рівня безпеки працівників у їхньому робочому середовищі;
- (2) Заходи Співтовариства у сфері морських перевезень спрямовані, *між іншим*, на поліпшення умов життя та праці моряків на борту, підвищення безпеки на морі та запобігання забрудненню внаслідок аварій на морі;
- (3) Упродовж вісімдесят четвертої сесії, що відбувалася з 8 по 22 жовтня 1996 року, Конференція Міжнародної організації праці (МОП) ухвалила Конвенцію МОП № 180 1996 року про робочий час моряків і склад суднового екіпажу (далі — «Конвенція МОП № 180») і Протокол до Конвенції 1976 року про мінімальні норми на торговельних суднах (далі — «Протокол до Конвенції МОП № 147»);
- (4) Директива Ради 99/63/ЄС від 21 червня 1999 року про Угоду про організацію робочого часу моряків, укладену Асоціацією судновласників Європейського Співтовариства (ECSA) та Федерацією транспортних профспілок у Європейському Союзі (FST) ⁽⁴⁾, ухвалена згідно зі статтею 139(2) Договору, спрямована на введення в дію зазначеної Угоди, укладеної 30 вересня 1998 року (далі — «Угода»); зміст Угоди відображає певні положення Конвенції МОП № 180; Дія Угоди поширюється на моряків на борту кожного морського судна, що є публічною або приватною власністю, яке зареєстроване на території держави-члена і, зазвичай, залучене до торговельного мореплавства;
- (5) Мета цієї Директиви полягає у застосуванні положень Директиви 1999/63/ЄС, що відображають положення Конвенції МОП № 180, до всіх суден, що входять у порти Співтовариства, незважаючи на прапор, під яким плаває судно, для встановлення і виправлення будь-якої ситуації, що становить явну загрозу для безпеки і здоров'я моряків; однак Директива 1999/63/ЄС містить вимоги, яких немає в Конвенції МОП № 180 і які, у такому разі, не повинні застосовуватися на борту суден, що не плавають під прапором держави-члена;
- (6) Директива 1999/63/ЄС застосовується до моряків на борту будь-якого морського судна, зареєстрованого на території держави-члена; Держави-члени повинні здійснювати моніторинг дотримання суднами, зареєстрованими на їхній території, усіх положень зазначеної Директиви;
- (7) Щоб захистити безпеку й уникнути викривлень конкуренції, державам-членам необхідно дозволити перевіряти дотримання відповідних положень Директиви 1999/63/ЄС усіма морськими суднами, що входять у їхні порти, незважаючи на те, в якій державі їх зареєстровано;
- (8) Зокрема, ставлення до суден, що плавають під прапором держави, яка не є стороною Конвенції МОП № 180 або Протоколу до Конвенції МОП № 147, не повинне бути сприятливішим за ставлення до суден, що плавають під прапором держави, яка є стороною такої Конвенції або Протоколу чи обох документів;

⁽¹⁾ ОВ С 43, 17.02.1999, с. 16.

⁽²⁾ ОВ С 138, 18.05.1999, с. 33.

⁽³⁾ Висновок Європейського Парламенту від 14 квітня 1999 року (ОВ С 219, 30.07.1999, с. 240), Спільна позиція Ради від 12 липня 1999 року (ОВ С 249, 01.09.1999, с. 7) і Рішення Європейського Парламенту від 4 листопада 1999 року (ще не опубліковано в Офіційному віснику).

⁽⁴⁾ ОВ L 167, 02.07.1999, с. 37.

(9) Для контролю за результативним забезпеченням виконання Директиви 1999/63/ЄС, необхідно, щоб держави-члени проводили інспектування на борту суден, особливо після отримання скарги від капітана, члена екіпажу або будь-якої особи чи організації, що має законний інтерес у безпечній експлуатації судна, безпечних умовах життя та праці на борту судна або запобіганні забрудненню;

(10) Для цілей цієї Директиви, держава-член із власної ініціативи може призначати, у відповідних випадках, інспекторів контролю державою порту для проведення інспектувань на борту суден, що входять у порти Співтовариства;

(11) Докази недотримання судном вимог Директиви 1999/63/ЄС можна отримати після перевірки організації праці на борту судна і форм обліку годин роботи/відпочинку моряків, або якщо інспектор обґрунтовано вважає, що моряки надмірно втомлені;

(12) Для усунення будь-яких умов на борту судна, що явно загрожують безпеці або здоров'ю, компетентний орган держави-члена, в порт якої зайшло судно, має право накласти заборону на його вихід з порту, доки виявлені недоліки не буде усунуто або екіпаж достатньо не відпочине;

(13) З огляду на те, що Директива 1999/63/ЄС відображає положення Конвенції МОП № 180, перевірку дотримання положень зазначеної Директиви суднами, зареєстрованими на території третьої держави, можна проводити тільки з моменту набуття чинності цією Конвенцією,

УХВАЛИЛИ ЦЮ ДИРЕКТИВУ:

Стаття 1

Мета і сфера застосування

1. Мета цієї Директиви — встановити механізм перевірки та забезпечення дотримання суднами, що входять у порти держав-членів, Директиви 1999/63/ЄС для підвищення морської безпеки, поліпшення умов праці, здоров'я і безпеки моряків на борту суден.

2. Держави-члени повинні вживати необхідних заходів, щоб забезпечити дотримання суднами, що не зареєстровані на їхній території або не плавають під їхнім прапором, пунктів 1–12 Угоди, що є додатком до Директиви 1999/63/ЄС.

Стаття 2

Терміни та означення

Для цілей цієї Директиви

(a) «судно» означає будь-яке морське судно, що є публічною або приватною власністю і, зазвичай, залучене до торговельного мореплавства. Риболовні судна це означення не охоплює,

(b) «компетентний орган» означає органи, призначені державами-членами для виконання функцій відповідно до цієї Директиви,

(c) «інспектор» означає службовця публічного сектора або іншу особу, належним чином уповноважену компетентним органом держави-члена перевіряти умови праці на борту та відповідальних перед таким компетентним органом,

(d) «скарга» означає будь-яку інформацію або звіт, поданий членом екіпажу, професійним органом, асоціацією, профспілкою або, загалом, будь-якою особою, заінтересованою в безпеці судна, у тому числі в безпеці або здоров'ї його екіпажу.

Стаття 3

Підготовка звітів

Без порушення статті 1(2), якщо держава-член, у порт якої судно входить добровільно в ході звичайного ведення діяльності або з причин, пов'язаних з його експлуатацією, отримує скаргу, яку вона не вважає явно безпідставною, або отримує докази невідповідності такого судна стандартам, зазначеним у Директиві 1999/63/ЄС, вона повинна підготувати звіт, адресований уряду країни, в якій зареєстроване таке судно, і, якщо в результаті інспектування, проведеного відповідно до статті 4, будуть зібрані відповідні докази, така держава-член повинна вжити заходів, необхідних для забезпечення усунення будь-яких умов на борту, що становлять явну загрозу безпеці або здоров'ю екіпажу.

Особу людини, яка подала звіт або скаргу, не можна розкривати капітану чи власнику цього конкретного судна.

Стаття 4

Інспектування та детальніше інспектування

1. Під час проведення інспектування, з метою отримання доказів невідповідності судна вимогам Директиви 1999/63/ЄС, інспектор повинен визначити чи:

— складено таблицю організації праці на борту робочою мовою або мовами та англійською мовою відповідно до типової форми, відтвореної у додатку I, або альтернативної рівноцінної форми, і чи розміщено її у легкодоступному місці;

— складено форми обліку годин роботи/відпочинку моряків робочою мовою або мовами і англійською мовою відповідно до типової форми, відтвореної у додатку II, або альтернативної рівноцінної форми, чи зберігають їх на борту, і чи є підтвердження того, що форми обліку завізовано компетентним органом держави, в якій зареєстровано таке судно.

2. Якщо отримано скаргу або інспектор з власних спостережень на борту вважає, що моряки можуть бути надмірно стомлені, такий інспектор повинен провести детальніше інспектування, відповідно до параграфу 1, щоби встановити, чи відповідають внесені періоди робочого часу або відпочинку стандартам, викладеним у Директиві 1999/63/ЄС, і чи дотримувалися їх належним чином, беручи до уваги інші облікові дані, пов'язані з експлуатацією судна.

Стаття 5

Усунення недоліків

1. Якщо інспектування або детальніше інспектування виявило, що судно не відповідає вимогам Директиви 1999/63/ЄС, держава-член повинна вжити заходів, необхідних для забезпечення усунення будь-яких умов на борту, що становлять явну загрозу безпеці або здоров'ю моряків. Такі заходи можуть включати заборону на вихід з порту, доки недоліки не буде усунуто або моряки достатньо не відпочинуть.

2. Якщо є явні докази надмірної втоми вахтового персоналу першої вахти або наступних змінних вахт, держава-член повинна забезпечити, щоб судно не виходило з порту, доки недоліки не буде усунуто або моряки достатньо не відпочинуть.

Стаття 6

Подальші процедури

1. У випадку, якщо судну заборонено виходити з порту згідно зі статтею 5, компетентний орган держави-члена повинен поінформувати капітана, власника судна або судовласника, адміністративні органи держави прапора або держави, в якій зареєстровано судно, або Консула, або, у разі його відсутності, найближче дипломатичне представництво такої держави, про результати інспектувань, зазначених у статті 4, про будь-яке рішення інспектора та про необхідні заходи з усунення виявлених недоліків, якщо необхідно.

2. Під час проведення інспектування згідно з цією Директивою необхідно докладати всіх можливих зусиль для уникнення невинуватеної затримки судна. Якщо судно невинуватено затримують, власник судна або судовласник має право на компенсацію будь-яких збитків чи шкоди, яких він зазнав. У будь-якому разі висування претензій стосовно невинуватеної затримки судна, тягар доведення лягає на власника судна чи судовласника.

Стаття 7

Право на оскарження

1. Власник судна або судовласник чи його представник у державі-члені має право на оскарження рішення про затримання, ухваленого компетентним органом. Оскарження не має наслідком призупинення дії рішення про затримання.

2. З цією метою держави-члени встановлюють та застосовують необхідні процедури відповідно до свого національного законодавства.

3. Компетентний орган належним чином інформує капітана судна, зазначеного в параграфі 1, про право на оскарження.

Стаття 8

Адміністративна співпраця

1. Держави-члени повинні вживати необхідних заходів, щоб забезпечити — в умовах, що відповідають умовам встановленим у статті 14 Директиви 95/21/ЄС від 19 червня 1995 року про

забезпечення виконання, стосовно судноплавства з використанням портів Співтовариства та судноплавства у водах під юрисдикцією держав-членів, міжнародних стандартів безпеки суден, запобігання забрудненню і умови життя та праці на борту судна (контроль державою порту)⁽⁵⁾ — співпрацю між їхніми відповідними органами влади і відповідними компетентними органами інших держав-членів для забезпечення дієвого застосування цієї Директиви, і повідомляти Комісію про передбачені заходи.

2. Інформацію про заходи, вжиті згідно зі статтями 4 і 5, необхідно публікувати відповідно до процедур, зазначених у першому параграфі статті 15 Директиви 95/21/ЄС.

Стаття 9

Положення про «не більш сприятливе» ставлення

У разі проведення інспектування судна, що зареєстровано на території або плаває під прапором держави, яка не підписала Конвенцію МОП № 180 або Протокол до Конвенції МОП № 147, держави-члени повинні, з моменту набуття чинності Конвенцією і Протоколом, забезпечити, щоби ставлення до таких суден та їхніх екіпажів не було сприятливішим за ставлення до суден, які плавають під прапором держави, що є стороною Конвенції МОП № 180 або Протоколу до Конвенції МОП № 147 чи обох документів.

Стаття 10

Прикінцеві положення

1. Держави-члени повинні ввести в дію закони, підзаконні нормативно-правові акти та адміністративні положення, необхідні для дотримання вимог цієї Директиви, не пізніше 30 червня 2002 року.

2. Якщо держави-члени ухвалюють інструменти, зазначені у параграфі 1, вони повинні містити покликання на цю Директиву або супроводжуватися таким покликанням у разі їх офіційної публікації. Методи здійснення такого покликання визначають держави-члени.

3. Держави-члени негайно повідомляють Комісії всі положення національного законодавства, ухвалені ними у сфері, яку регулює ця Директива. Комісія інформує про це інші держави-члени.

Стаття 11

Судна з держав, що не є державами-членами

Цю Директиву застосовують до суден, не зареєстрованих на території держави-члена або які не плавають під прапором держави-члена, лише з дати набуття чинності Конвенцією МОП № 180 та з дати набуття чинності Протоколом до Конвенції МОП № 147.

Стаття 12

Набуття чинності

Ця Директива набуває чинності в день її публікації в *Офіційному віснику Європейських Співтовариств*.

Стаття 13

Адресати

Цю Директиву адресовано державам-членам.

Вчинено у Брюсселі 13 грудня 1999 року.

За Європейський Парламент

Президент

N. FONTAINE

За Раду

Президент

S. HASSI

⁽⁵⁾ ОВ L 157, 07.07.1995, с. 1. Директива з останніми змінами, внесеними Директивою 98/42/ЄС (ОВ L 184, 27.06.1998, с. 40).

ДОДАТОК I

ТИПОВА ФОРМА ТАБЛИЦІ ОРГАНІЗАЦІЇ ПРАЦІ НА БОРТУ СУДНА ⁽⁶⁾

Назва судна: _____ Прапор судна: _____ Номер ММО (якщо наявний): _____

Останнє оновлення таблиці: _____ () з () сторінок.

Максимальний робочий час або мінімальний час відпочинку застосовується відповідно до _____ (національний закон або підзаконний нормативно-правовий акт), виданого згідно з Конвенцією МОП 1996 року про робочий час моряків і склад суднового екіпажу (№ 180), а також згідно з будь-якою застосовною колективною угодою, зареєстрованою або затвердженою відповідно до зазначеної Конвенції і Міжнародної конвенції про підготовку та дипломування моряків і несення вахти 1978 року, з останніми змінами (Конвенція ПДНВ) ⁽⁷⁾.

Максимальний час роботи або мінімальний час відпочинку ⁽⁸⁾: _____

Інші вимоги: _____

Посада/звання ⁽⁹⁾	Запланований робочий час у морі/день		Запланований робочий час у порту/день		Коментарі	Всього годин роботи/відпочинку на день ⁽³⁾	
	Несення вахти (з-до)	Обов'язки, крім несення вахти (з-до) ⁽¹⁰⁾	Несення вахти (з-до)	Обов'язки, крім несення вахти (з-до)		У морі	У портах

Підпис капітана: _____

⁽⁶⁾ Терміни, що використовуються у цій типовій таблиці, необхідно вносити робочою мовою або мовами судна, а також англійською мовою.

⁽⁷⁾ Див. на звороті вибрані витяги з Конвенції МОП №180 і Конвенції ПДНВ.

⁽⁸⁾ Непотрібне закреслити.

⁽⁹⁾ Для посад і звань, які також зазначено у документі про безпечний склад судна, використовувана термінологія повинна бути такою самою, як і в зазначеному документі.

⁽¹⁰⁾ Для персоналу, який несе вахту, можна використовувати колонку коментарів, щоб зазначити очікувану кількість годин, що витратиться на непередбачену графіком роботу, та всі такі години необхідно вказати у відповідній колонці «Всього годин роботи на день».

**ВИБРАНІ ВИТЯГИ З КОНВЕНЦІЇ МОП №180 І КОНВЕНЦІЇ ПДНВ
КОНВЕНЦІЯ МОП №180**

Стаття 5

1. Норми тривалості робочого часу або відпочинку є такими: (а) максимальний робочий час не повинен перевищувати: (i) 14 годин у будь-якому 24-годинному періоді, та (ii) 72 години у будь-якому семиденному періоді, або (b) мінімальний час відпочинку повинен становити не менше: (i) 10 годин протягом будь-якого 24-годинного періоду, та (ii) 77 годин протягом будь-якого семиденного періоду.
2. Час відпочинку може бути розділено не більше ніж на два періоди, один з яких повинен тривати щонайменше шість годин, а інтервал між послідовними періодами відпочинку повинен не перевищувати 14 годин.
6. Ніщо в параграфах 1 та 2 не заважає члену Організації мати національні закони, підзаконні нормативно-правові акти або процедури, що дозволяють компетентному органу затверджувати та реєструвати колективні угоди, якими передбачено винятки зі встановлених норм. Такі винятки, наскільки це можливо, відповідають встановленим стандартам, але можуть враховувати частіші або триваліші періоди відпусток чи надання компенсаційних відпусток морякам, які несуть вахту, або морякам, які працюють на борту суден, що здійснюють короткі рейси.

Стаття 7

1. Ніщо в цій Конвенції не вважається таким, що порушує право капітана судна вимагати від моряка працювати протягом будь-якого періоду часу, що є необхідним для негайного забезпечення безпеки судна, людей на борту чи вантажу, або для цілей надання допомоги іншим суднам чи людям, що зазнали лиха на морі.
3. Якомога раніше після досягнення нормальної ситуації капітан забезпечує всіх моряків, які працювали протягом передбаченого графіком періоду відпочинку, адекватним періодом відпочинку.

Конвенція ПДНВ

Розділ А-VIII/1 Кодексу ПДНВ (Обов'язково)

3. Усім особам, призначеним виконувати обов'язки відповідального за несення вахти або моряка, що несе вахту, необхідно надавати щонайменше 10 годин відпочинку за 24-годинний період.
4. Час відпочинку може бути розділено не більше ніж на два періоди, один з яких повинен тривати щонайменше шість годин.
5. Вимог щодо періодів відпочинку, встановлених в пунктах 1 і 2, не обов'язково дотримуватися у разі надзвичайної ситуації, навчання або за інших виняткових умов роботи.
6. Незважаючи на положення пунктів 1 і 2, мінімальний 10-годинний період може бути скорочено до щонайменше 6 годин поспіль за умови, що будь-яке таке скорочення не повторюється більше двох днів і кожні сім днів надається не менше 70 годин відпочинку.
7. Адміністративні органи повинні вимагати, щоб розклад несення вахти було розміщено у легкодоступному місці.

Розділ В-VIII/1 Кодексу ПДНВ (Настанова)

3. Застосовуючи правило VIII/1, необхідно враховувати таке:

1. положення щодо запобігання втомі повинні забезпечувати ненадмірний та розумний загальний робочий час. Зокрема, мінімальні періоди відпочинку, зазначені в розділі А-VIII/1, не повинні тлумачитися таким чином, щоб решту часу можна було відводити для несення ваhti або виконання інших обов'язків;
2. частота та тривалість відпусток, а також надання компенсаційної відпустки, є суттєвими чинниками запобігання накопиченню втоми з часом;
3. положення можуть відрізнятись для суден, які здійснюють короткі рейси, за умови, що вжито спеціальних заходів безпеки.

ДОДАТОК II

ТИПОВА ФОРМА ОБЛІКУ РОБОЧОГО ЧАСУ ТА ЧАСУ ВІДПОЧИНКУ МОРЯКІВ ⁽¹⁾

Сторінка 1 з 2

Назва судна: _____ Номер ММО (якщо наявний): _____ Прапор судна: _____
Моряк (прізвище, ім'я, по батькові): _____ Посада/звання: (_____)
Місяць і рік: _____ Вахтовий⁽¹²⁾: так ні

Облік годин роботи/відпочинку ⁽¹³⁾

Будь ласка, відмічайте періоди роботи або відпочинку, у відповідних випадках, за допомогою X, неперервної лінії або стрілки.

ЗАПОВНІТЬ ТАБЛИЦЮ НА ЗВОРОТІ

До цього судна застосовуються такі національні закони, підзаконні нормативно-правові акти та/або колективні угоди, що регулюють обмеження робочого часу або мінімальних періодів відпочинку:

Я погоджуюся, що ця облікова форма точно відображає години роботи або відпочинку зазначеного моряка.

Прізвище та ім'я капітана або особи, уповноваженої капітаном на підписання цієї облікової форми:

Підпис капітана або уповноваженої особи: _____ Підпис моряка: _____

Один примірник цієї облікової форми надається моряку.

Ця форма підлягає перевірці та візуванню відповідно до процедур,
встановлених

(назва компетентного органу)

⁽¹⁾ Терміни, що використовуються у цій типовій таблиці, необхідно вносити робочою мовою або мовами судна, а також англійською мовою.

⁽¹²⁾ Позначити потрібне.

⁽¹³⁾ Непотрібне закреслити.

Будь ласка, відмічайте періоди роботи або відпочинку, у відповідних випадках, за допомогою X, неперервної лінії або стрілки.																									Години відпочинку за 24-годинний період	Коментарі	Моряк не повинен заповнювати цю частину ⁽¹⁴⁾												
Години 0	00	10	20	30	40	50	60	70	80	91	01	11	21	31	41	51	61	71	81	92	02	12	22	23			Години роботи або відпочинку, у відповідних випадках, за 24-годинний період ⁽¹⁵⁾	Години роботи або відпочинку, у відповідних випадках, за 7-денний період ⁽¹⁵⁾											
Дата																																							
Години 0	00	10	20	30	40	50	60	70	80	91	01	11	21	31	41	51	61	71	81	92	02	12	22	23															

⁽¹⁴⁾ Для заповнення і використання згідно з процедурами, встановленими компетентним органом відповідно до вимог Конвенції МОП № 180 1996 року про робочий час моряків і склад суднового екіпажу.

⁽¹⁵⁾ Додаткові розрахунки або перевірки можуть знадобитися, щоб забезпечити дотримання відповідних вимог Конвенції МОП № 180 1996 року про робочий час моряків і склад суднового екіпажу і Міжнародної конвенції 1978 року про підготовку та дипломування моряків і несення вахти, зі змінами і доповненнями.