

Regeringens proposition

2011/12:35

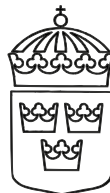
2006 års sjöarbetskonvention



Regeringens proposition

2011/12:35

2006 års sjöarbetskonvention



Prop.
2011/12:35

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 24 november 2011

Fredrik Reinfeldt

Catharina Elmsäter-Svärd
(Näringsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I februari 2006 antog FN:s internationella arbetsorganisation (ILO) 2006 års sjöarbetskonvention som ersätter ett antal ILO-konventioner på sjöfartens område och syftar till att tillförsäkra sjömän drägliga arbets- och levnadsförhållanden ombord på fartyg. Konventionen reglerar frågor om bl.a. arbetsmiljö, löner och social trygghet. Dessutom ställs krav på att vissa fartyg ska ha s.k. sjöarbetscertifikat. Konventionen omfattar sjömän ombord på fartyg som inte uteslutande går i inre fart och som normalt används i kommersiell verksamhet, utom fiskefartyg och traditionsfartyg. Genom Sveriges anslutning till de tidigare ILO-konventionerna är stora delar av konventionen redan genomförd i svensk rätt.

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner Sveriges anslutning till 2006 års sjöarbetskonvention. Vidare lämnas förslag på de författningsändringar som krävs för att Sverige ska ha genomfört hela konventionen. Förslagen avser ändringar i bl.a. sjömanslagen (1973:282), fartygssäkerhetslagen (2003:364) och socialförsäkringsbalken.

Samtidigt genomförs rådets direktiv 2009/13/EG av den 16 februari 2009 om genomförande av det avtal som ingåtts av European Community Shipowners' Associations (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) om 2006 års konvention om arbete till sjöss och om ändring av direktiv 1999/63/EG.

Sjöarbetskonventionen träder i kraft 12 månader efter att en viss andel av världshandelsflottans flaggstater anslutit sig till konventionen. Ikraftträdandet förmodas ske under år 2012. Även om Sverige inte ratificerar sjöarbetskonventionen måste direktivet genomföras i svensk rätt. För att svenska fartyg ska hinna certifieras dessförinnan bör vissa av lagförslagen träda i kraft den 1 mars 2012.

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	5
2	Lagtext.....	6
2.1	Förslag till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282).....	6
2.2	Förslag till lag om ändring i mönstringslagen (1983:929).....	10
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän.....	11
2.4	Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).....	12
2.5	Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).....	15
2.6	Förslag till lag om ändring i socialförsäkringsbalken.....	17
3	Ärendet och dess beredning.....	18
4	Om 2006 års sjöarbetskonvention.....	18
4.1	Konventionen i korthet.....	18
4.2	Allmänt om Internationella arbetsorganisationens (ILO) konventioner.....	19
4.3	Antagandet av sjöarbetskonventionen.....	19
4.4	Syfte och innehåll.....	20
4.4.1	Syfte.....	20
4.4.2	Innehåll.....	20
4.4.3	Utformning.....	20
4.4.4	Artiklar.....	21
4.4.5	Regler och kod.....	21
4.5	Medlemsstaternas genomförande av konventionen.....	22
4.6	Ikraftträdande.....	22
4.7	EU och konventionen.....	22
4.7.1	Arbetsmarknadens parter i EU.....	22
4.7.2	Direktiv om genomförande av sjöarbetskonventionen.....	23
5	Anslutning, införlivande och tillämpningsområde.....	23
5.1	Anslutning till konventionen.....	23
5.2	Konventionens införlivande.....	25
5.3	Tillämpningsområde – fartyg, farvatten, inre fart och sjömän.....	25
5.3.1	Vilka fartyg?.....	25
5.3.2	Vilka farvatten?.....	27
5.3.3	Avgränsning av begreppet inre fart.....	30
5.3.4	Sjömän.....	31
6	Genomförande av konventionens bestämmelser.....	33
6.1	Minimikrav för arbete på fartyg.....	33
6.1.1	Undantag från kravet på nattarbetsbegränsning.....	34
6.1.2	Läkarintygs giltighetstid.....	34

6.1.3	Förlängd giltighetstid för läkarintyg i vissa fall.....	35
6.2	Anställningsförhållanden.....	36
6.2.1	Anställningsavtalet.....	36
6.2.2	Övriga bestämmelser.....	37
6.3	Bostäder, rekreationsmöjligheter, mat och förplägnad.....	37
6.3.1	Mat anpassad till kulturell och religiös bakgrund.....	37
6.3.2	Utbildning, certifikat och ålderskrav för fartygskockar.....	38
6.4	Hälso- och sjukvård, särskilt tandvård.....	38
6.4.1	Gällande svenska regler om sjukvård och tandvård.....	38
6.4.2	Konventionens bestämmelser om sjuk- och tandvård.....	39
6.4.3	Förslag avseende sjömännens tandvård.....	40
6.5	Redarens ansvar för lön vid sjömäns sjukdom och skada.....	41
6.5.1	Gällande svenska regler om sjömäns ersättning vid sjukdom.....	41
6.5.2	Konventionens bestämmelser om sjuklön.....	42
6.5.3	Utredningens tolkning av konventionen.....	42
6.5.4	Sjömanslagens bestämmelser om sjuklön – prop. 2009/10:161.....	43
6.5.5	Är konventionens krav avseende sjömäns sjuklön uppfyllt?.....	43
6.6	Redarens ansvar för sjukvårdskostnader m.m.....	44
6.6.1	Rätt till ersättning för kostnader för sjukvård i visst antal dagar.....	44
6.7	Social trygghet.....	46
6.7.1	Gällande svenska regler om socialförsäkring.....	46
6.7.2	EU-regler om socialförsäkring.....	47
6.7.3	Konventionens bestämmelser.....	48
6.7.4	Sammanfattning.....	48
6.7.5	Förslag om utvidgat socialförsäkringsskydd.....	49
6.8	Sjöarbetscertifikat m.m.....	50
6.8.1	Sjöarbetscertifikat och försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen.....	51
6.8.2	Tillsyn av svenska fartyg.....	53
6.8.3	Inspektion av utländska fartyg.....	54
6.8.4	Inskränkningar i rätten att nyttja fartyg.....	55
6.9	Övrigt.....	57
7	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	57

8	Kostnader och andra konsekvenser.....	59
8.1	Det allmänna.....	59
8.1.1	Transportstyrelsen.....	59
8.1.2	Utökade socialförsäkringsförmåner.....	60
8.2	Sjöfartsnäringen.....	61
8.3	Den enskilde.....	62
9	Författningskommentar.....	63
9.1	Förslag till lag om ändring i sjömanslagen (1973:242).....	63
9.2	Förslag till lag om ändring i mönstringslagen (1983:929).....	65
9.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän.....	65
9.4	Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).....	66
9.5	Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).....	67
9.6	Förslag till lag om ändring i socialförsäkringsbalken.....	68
Bilaga 1	2006 års sjöarbetskonvention.....	70
Bilaga 2	Rådets direktiv 2009/13/EG av den 16 februari 2009.....	221
Bilaga 3	Sammanfattning av SOU 2009:95.....	242
Bilaga 4	Utredningens lagförslag.....	246
Bilaga 5	Förteckning över remissinstanser.....	256
Bilaga 6	Lagrådsremissens lagförslag.....	257
Bilaga 7	Lagrådets yttrande.....	267
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 24 november 2011.....	271

1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2011/12:35

Regeringen föreslår att riksdagen

dels godkänner att Sverige ansluter sig till 2006 års sjöarbetskonvention,

dels antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i sjömanslagen (1973:282),
2. lag om ändring i mönstringslagen (1983:929),
3. lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän,
4. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364),
5. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364),
6. lag om ändring i socialförsäkringsbalken.

2.1 Förslag till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282)

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om sjömanslagen (1973:282) dels att 3, 38, 39, 43, 44 och 58 §§ ska ha följande lydelse, dels att det i lagen ska införas tre nya paragrafer, 37 a, 38 a och 61 a §§, samt närmast före 61 a § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

I denna lag avses med fartygsarbete: sådant arbete för fartygets räkning som *utföres* ombord på fartyget eller på annat ställe av arbetstagare som följer med fartyget,

befattning på fartyg: sådan befattning ombord som huvudsakligen avser fartygsarbete och gäller annat än enbart tillfälliga göromål,

sjöman: sådan arbetstagare som är anställd för fartygsarbete och som under den tid han tjänstgör ombord har befattning på fartyget,

väntetid: sådan del av anställningstiden under vilken sjömannen *ej* har befattning på fartyg men utför arbete för arbetsgivarens räkning eller står till dennes förfogande för att utföra arbete eller i form av fritid *åtnuter vederlag* för ordinarie arbetstid eller gottgörelse för övertidsarbete.

Föreslagen lydelse

3 §

I denna lag avses med fartygsarbete: sådant arbete för fartygets räkning som *utförs* ombord på fartyget eller på annat ställe av arbetstagare som följer med fartyget,

befattning på fartyg: sådan befattning ombord som huvudsakligen avser fartygsarbete och gäller annat än enbart tillfälliga göromål,

sjöman: sådan arbetstagare som är anställd för fartygsarbete och som under den tid han *eller hon* tjänstgör ombord har befattning på fartyget,

väntetid: sådan del av anställningstiden under vilken sjömannen *inte* har befattning på fartyg men utför arbete för arbetsgivarens räkning eller står till dennes förfogande för att utföra arbete eller i form av fritid *får ersättning* för ordinarie arbetstid eller gottgörelse för övertidsarbete,

inre fart: fart inom landet i hamnar eller på floder, kanaler, insjöar, inomskärs vid kusterna eller i Kalmarsund om inte annat särskilt anges.

¹ Jfr rådets direktiv 2009/13/EG av den 16 februari 2009 om genomförande av det avtal som ingåtts av European Community Shipowners' Associations (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) om 2006 års konvention om arbete till sjöss och om ändring av direktiv 1999/63/EG (EUT L 124, 20.5.2009, s. 30, Celex 32009L0013).

37 a §

Befälhavaren ska sörja för att en sjöman, som har befattning på fartyg som inte uteslutande går i inre fart, får oundgänglig tandvård.

38 §

Arbetsgivaren *skall bestrida* kostnaden för vård av sjuk eller skadad sjöman, som har befattning på fartyg.

Har sjöman sjukdom eller skada när han lämnar befattning på fartyg eller får han sjukdom eller skada under väntetid, skall arbetsgivaren bestrida kostnaden för vård av sjömannen *under* högst 42 dagar eller, om sjömannen vårdas i annat land än det där han är bosatt, *under* högst 84 dagar.

Arbetsgivaren *ska betala* kostnaden för vård av *en* sjuk eller skadad sjöman, som har befattning på fartyg.

Om en sjöman har en sjukdom eller en skada när han eller hon lämnar befattning på fartyg eller om han eller hon får en sjukdom eller en skada under väntetid, ska arbetsgivaren betala kostnaden för vård av sjömannen *i* högst 42 dagar eller, om sjömannen vårdas i *ett* annat land än det där han eller hon är bosatt, *i* högst 112 dagar *om fartyget inte uteslutande går i inre fart och i annat fall i högst 84 dagar.*

38 a §

Arbetsgivaren ska betala kostnaden för oundgänglig tandvård för en sjöman som har befattning på ett sådant fartyg som inte uteslutande går i inre fart.

39 §

Arbetsgivarens skyldighet att *bestrida* kostnad för vård enligt 38 § andra stycket upphör, om vården *ej* har *åtnjutits* inom sex månader från det sjömannens behov av vård inträdde. Har sjömannen under anställningstiden haft befattning på fartyg, upphör arbetsgivarens skyldighet dock tidigast sex månader efter det att sjömannen senast lämnade sådan befattning.

Visar *sjöman* att han på grund av omständighet, som han *ej* råder över, har saknat möjlighet att *åtnjuta* vården inom den tid som anges i första stycket, *förlänges*

Arbetsgivarens skyldighet att *betala* kostnad för vård enligt 38 § andra stycket upphör, om vården *inte* har *getts* inom sex månader från det *att* sjömannens behov av vård inträdde. Har sjömannen under anställningstiden haft befattning på fartyg, upphör arbetsgivarens skyldighet dock tidigast sex månader efter det att sjömannen senast lämnade sådan befattning.

Visar *en sjöman* att han *eller hon* på grund av omständighet, som han *eller hon inte* råder över, har saknat möjlighet att *få* vården inom den tid som anges i första

arbetsgivarens skyldighet att *bestrida* sjukhusvård och därmed sammanhängande kostnader till ett år.

stycket, *förlängs* arbetsgivarens skyldighet att *betala* sjukhusvård och därmed sammanhängande kostnader till ett år.

43 §

Kostnad för sjömans begravning och kostnad som *föranledes* av eldbegängelse *skall bestridas* av arbetsgivaren, om dödsfallet inträffar medan sjömannen har befattning på fartyg eller vårdas på arbetsgivarens bekostnad eller under väntetid.

Kostnad för *en* sjömans begravning och kostnad som *föranleds* av eldbegängelse *ska betalas* av arbetsgivaren, om dödsfallet inträffar medan sjömannen har befattning på fartyg eller vårdas på arbetsgivarens bekostnad eller under väntetid.

44 §

Har arbetsgivaren enligt denna lag orsakats kostnad för svensk eller här i riket bosatt utländsk sjömans sjukvård men är han enligt lagen *ej* skyldig att *bestrida* kostnaden, ersätter *statsverket* denna. Därvid äger dock bestämmelserna i 38 och 39 §§ om begränsning av arbetsgivarens ansvar motsvarande tillämpning på *statsverket*.

Har arbetsgivaren enligt denna lag orsakats kostnad för svensk eller här i riket bosatt utländsk sjömans sjukvård men är han *eller hon* enligt lagen *inte* skyldig att *betala* kostnaden, ersätter *staten* denna. Därvid äger dock bestämmelserna i 38 och 39 §§ om begränsning av arbetsgivarens ansvar motsvarande tillämpning på *staten*.

58 §²

Befälhavaren *skall* se till att exemplar av denna lag, semesterlagen (1977:480), fartygs-säkerhetslagen (2003:364), de föreskrifter som regeringen har *utfärdat* i anslutning till sistnämnda lag och tillämpliga kollektivavtal finns tillgängliga på fartyget. Befälhavaren *skall* även se till att ett exemplar av lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och de föreskrifter som har *utfärdat*s i anslutning till den lagen finns tillgängliga på fartyget.

Befälhavaren *ska* se till att exemplar av denna lag, semesterlagen (1977:480), fartygs-säkerhetslagen (2003:364), de föreskrifter som regeringen har *meddelat* i anslutning till sistnämnda lag och tillämpliga kollektivavtal finns tillgängliga på fartyget. *På fartyg som används i internationell fart ska tillämpliga kollektivavtal även finnas tillgängliga på engelska*. Befälhavaren *ska* även se till att ett exemplar av lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och de föreskrifter som har *meddelats* i anslutning till den lagen finns tillgängliga på fartyget.

² Senaste lydelse 2003:369.

61 a §

Bestämmelser om tillsyn finns i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2012.

Härigenom föreskrivs¹ att 19 § mönstringslagen (1983:929) ska ha följande lydelse

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

19 §

Läkarintyget gäller i högst två år eller, om sjömannen vid undersökningen inte fyllt 18 år, i högst ett år. Läkarintyg som avser enbart syn- och hörsselförmåga får dock gälla i fyra år.

Upphör intyget att gälla när fartyget är till sjöss eller i en hamn där det inte finns läkare med behörighet att utfärda intyg, skall befälhavaren se till att sjömannen blir läkarundersökt i första hamn där så kan ske.

Om intygets giltighetstid löper ut när fartyget är till sjöss, fortsätter intyget ändå att gälla till dess att fartyget anlöper nästa hamn där det finns läkare med behörighet att utfärda intyg. Tiden från det att giltighetstiden löpte ut och till dess att ett nytt läkarintyg utfärdas får dock inte överstiga tre månader. Befälhavaren ska se till att sjömannen blir läkarundersökt i första hamn där så kan ske.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

¹ Jfr rådets direktiv 2009/13/EG av den 16 februari 2009 om genomförande av det avtal som ingåtts av European Community Shipowners' Associations (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) om 2006 års konvention om arbete till sjöss och om ändring av direktiv 1999/63/EG (EUT L 124, 20.5.2009, s. 30, Celex 32009L0013).

2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän

Prop. 2011/12:35

Härigenom föreskrivs¹ att 5 § lagen (1998:958) om vilotid för sjömän ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Sjömän under 18 år har rätt till minst nio timmars sammanhängande nattvila. I vilotiden *skall* ingå tiden mellan klockan 24.00 och klockan 05.00.

Undantag från första stycket får göras om den sammanhängande nattvilan skulle förhindra ett effektivt genomförande av ett utbildningsprogram för sådana sjömän.

Föreslagen lydelse

5 §

Sjömän under 18 år har rätt till minst nio timmars sammanhängande nattvila. I vilotiden *ska* ingå tiden mellan klockan 24.00 och klockan 05.00.

Undantag enligt andra stycket förutsätter att arbetet inte skadar sjömannens hälsa eller välbefinnande. Innan undantag medges ska berörda redar- och sjöfолksorganisationer höras.

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2012.

¹ Jfr rådets direktiv 2009/13/EG av den 16 februari 2009 om genomförande av det avtal som ingåtts av European Community Shipowners' Associations (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) om 2006 års konvention om arbete till sjöss och om ändring av direktiv 1999/63/EG (EUT L 124, 20.5.2009, s. 30, Celex 32009L0013).

2.4 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen
(2003:364)

Prop. 2011/12:35

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 4 §, 4 kap. 5 § och 5 kap. 1 § fartygs-säkerhetslagen (2003:364) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

4 §

I denna lag avses med

1. fartcertifikat: ett bevis om att ett fartyg vid tillsyn har befunnits sjövärdigt,

2. passagerarfartygscertifikat: ett bevis om att ett fartyg vid tillsyn har befunnits lämpligt att transportera passagerare och om det högsta antal passagerare som fartyget får medföra,

3. fribordscertifikat: ett bevis om att ett fartygs fribord har fastställts efter tillsyn och att fribordsmärken har satts fast på fartygets sidor på ett riktigt och varaktigt sätt,

4. certifikat om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att fartygets säkerhetsorganisation vid tillsyn har visat sig överensstämma med rederiets godkända säkerhetsorganisation, *och*

5. dokument om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att rederiets säkerhetsorganisation har godkänts vid en rederikontroll enligt 5 kap. 16 §.

4. certifikat om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att fartygets säkerhetsorganisation vid tillsyn har visat sig överensstämma med rederiets godkända säkerhetsorganisation,

5. dokument om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att rederiets säkerhetsorganisation har godkänts vid en rederikontroll enligt 5 kap. 16 §,

6. sjöarbetscertifikat: ett bevis om att fartyget vid tidpunkten för certifikatets utfärdande har uppfyllt de krav på arbets- och levnadsförhållanden som följer av denna lag, sjömanslagen (1973:282), mönstringslagen (1983:929), lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och av föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa lagar, och

7. försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen: ett dokument som visar vilka förhållanden på ett fartyg som enligt 2006 års sjöarbetskonvention ska bli föremål för tillsyn, vilka föreskrifter som tillämpas och en förklaring av redaren om vad denne gjort för att uppfylla föreskrivna krav.

4 kap.**5 §¹**

Den kost som de ombordanställda får *skall* vara tillräcklig och av fullgod kvalitet.

Vatten för de ombordanställdas behov *skall* finnas lätt tillgängligt ombord i tillräcklig mängd och av fullgod kvalitet.

Bestämmelser om livsmedel och om utrymmen för verksamhet med livsmedel finns i livsmedelslagen (2006:804) och de EG-förordningar som kompletteras av den lagen.

Den kost som de ombordanställda får *ska* vara tillräcklig och av fullgod kvalitet. *Kosten ska vara anpassad till de ombordanställdas olika kulturella och religiösa bakgrunder.*

Vatten för de ombordanställdas behov *ska* finnas lätt tillgängligt ombord i tillräcklig mängd och av fullgod kvalitet.

5 kap.**1 §²**

Transportstyrelsen utövar, om något annat inte anges, tillsyn enligt denna lag och föreskrifter *meddelade* med stöd av lagen när det gäller

1. fartyg och deras utrustning, drift, lastning, lossning och säkerhetsorganisation,
2. säkring av last som ännu inte har förts ombord,
3. rederiers säkerhetsorganisation, *och*
4. arbetsmiljön ombord.

När det gäller inspektion enligt 8 § utövas tillsyn även av Kustbevakningen i den utsträckning som Transportstyrelsen beslutar i samråd med Kustbevakningen.

I frågor som avser arbetsmiljön ska tillsynen också avse att arbetsmiljölagen (1977:1160), lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och föreskrifter *meddelade* med stöd av dessa lagar följs.

Tillsynen ska också avse de delar av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr

Transportstyrelsen utövar, om något annat inte anges, tillsyn enligt denna lag och *enligt* föreskrifter *som har meddelats* med stöd av lagen när det gäller

3. rederiers säkerhetsorganisation,
4. arbetsmiljön ombord, *och*
5. *arbets- och levnadsförhållandena ombord.*

8 § utövas tillsyn även av Kustbevakningen i den utsträckning som Transportstyrelsen beslutar i samråd med Kustbevakningen.

I frågor som avser arbetsmiljön *samt arbets- och levnadsförhållandena ombord* avser tillsynen även sjömanslagen (1973:282), arbetsmiljölagen (1977:1160), mönstringslagen (1983:929) och lagen (1998:958) om vilotid för sjömän samt föreskrifter *som har meddelats* med stöd av dessa lagar.

Tillsynen ska också avse de delar av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr

¹ Senaste lydelse 2006:830.

² Senaste lydelse 2010:1544.

1907/2006 av den 18 december 2006 om registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier (Reach), inrättande av en europeisk kemikaliemyndighet, ändring av direktiv 1999/45/EG och upphävande av rådets förordning (EEG) nr 793/93 och kommissionens förordning (EG) nr 1488/94 samt rådets direktiv 76/769/EEG och kommissionens direktiv 91/155/EEG, 93/67/EEG, 93/105/EG och 2000/21/EG som omfattas av tillsynsansvar enligt föreskrifter *meddelade* med stöd av arbetsmiljölagen (1977:1160).

Tillsyn enligt tredje och fjärde styckena utövas i samverkan med Arbetsmiljöverket.

Bestämmelser om tillsyn av livsmedelshandlingen finns i livsmedelslagen (2006:804).

1907/2006 av den 18 december 2006 om registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier (Reach), inrättande av en europeisk kemikaliemyndighet, ändring av direktiv 1999/45/EG och upphävande av rådets förordning (EEG) nr 793/93 och kommissionens förordning (EG) nr 1488/94 samt rådets direktiv 76/769/EEG och kommissionens direktiv 91/155/EEG, 93/67/EEG, 93/105/EG och 2000/21/EG som omfattas av tillsynsansvar enligt föreskrifter *såvitt avser* med stöd av arbetsmiljölagen (1977:1160).

Tillsyn enligt tredje och fjärde styckena utövas *såvitt avser arbetsmiljön* i samverkan med Arbetsmiljöverket.

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2012.

2.5 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen
(2003:364)

Prop. 2011/12:35

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364)
dels att 6 kap. 1 § ska ha följande lydelse,
dels att det i lagen ska införas två nya paragrafer, 3 kap. 9 a och 9 b §§,
samt närmast före 3 kap. 9 a och 9 b §§ nya rubriker av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

Sjöarbetscertifikat

9 a §

*Ett svenskt fartyg med en brutto-
dräktighet om minst 500 som
används i internationell fart eller i
inrikes fart i ett annat land ska ha
ett sjöarbetscertifikat. Detta gäller
dock inte fiskefartyg, traditions-
fartyg eller fartyg som ägs eller
brukas av svenska staten och som
används uteslutande för stats-
ändamål och inte för affärsdrift.*

*Försäkran om överensstämmelse
med sjöarbetskonventionen*

9 b §

*Ett svenskt fartyg med en brutto-
dräktighet om minst 500 som
används i internationell fart eller i
inrikes fart i ett annat land ska ha
en försäkran om överens-
stämmelse med sjöarbetskonven-
tionen. Detta gäller dock inte
fiskefartyg, traditionsfartyg eller
fartyg som ägs eller brukas av
svenska staten och som används
uteslutande för statsändamål och
inte för affärsdrift.*

6 kap.1 §¹

Ett fartygs resa får förbjudas, om det finns skälig anledning att anta att

1. fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten,
2. fartyget i något väsentligt avseende har brister i skyddet mot ohälsa *eller* olycksfall, 2. fartyget i något väsentligt avseende har brister i skyddet mot ohälsa, olycksfall *eller otrygghet avseende arbets- och levnadsförhållanden*,

3. fartyget inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt,
4. fartyget medför fler passagerare än det högsta tillåtna antalet,
5. fartyget inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan,

6. rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller enligt förordning (EG) nr 336/2006,

7. bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän inte efterlevs och detta innebär en uppenbar fara för sjömännens eller arbetstagarnas hälsa och säkerhet,

8. väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att resan skulle innebära allvarliga risker för människor eller miljön,

9. fartyget inte uppfyller föreskrivna krav på märkning med IMO-identifikationsnummer, eller

10. fartyget inte uppfyller föreskrivna krav avseende sådana handlingar med fartygshistorik som ska finnas ombord på fartyget.

Om det är fråga endast om brister i anordningar för arbetet eller i arbetsredskap får i stället användningen av anordningarna eller redskapen förbjudas tills rättelse har skett.

Likaså får, i stället för förbud enligt första stycket, användningen av en viss lokal, arbetsprocess eller arbetsmetod eller av ett visst ämne förbjudas tills rättelse har skett om det finns skälig anledning att anta att användningen innebär risk för ohälsa eller olycksfall.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

¹ Senaste lydelse 2009:59.

Härigenom föreskrivs att 6 kap. 3 § socialförsäkringsbalken ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap.

3 §

Arbete som sjöman på svenskt handelsfartyg ska anses som arbete i Sverige. Detta gäller även arbete som utförs

Arbete som sjöman på ett svenskt handelsfartyg ska anses som arbete i Sverige. Detta gäller även arbete som utförs

1. i anställning på ett utländskt handelsfartyg som en svensk redare hyr i huvudsak obemannat, om anställningen sker hos redaren eller hos någon arbetsgivare som redaren har anlitat, eller

2. i anställning hos ägaren till ett svenskt handelsfartyg eller hos någon arbetsgivare som anlitats av ägaren, om fartyget hyrs ut till en utländsk redare i huvudsak obemannat.

Arbete som sjöman på ett handelsfartyg från tredjeland ska också anses som arbete i Sverige, om sjömannen är bosatt i Sverige och fartyget inte uteslutande går i sådan inre fart som avses i 3 § sjömanslagen (1973:282).

Andra stycket gäller inte fiskefartyg eller traditionsfartyg.

Med sjöman avses den som enligt 3 § sjömanslagen ska anses som sjöman.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer och tillämpas på arbete som utförs efter ikraftträdandet.

Vid en sjöfartssession i februari 2006 antog FN:s internationella arbetsorganisation (International Labour Organisation, ILO) genom sin beslutande församling Internationella arbetskonferensen det dokument som på svenska kallas 2006 års sjöarbetskonvention (MLC – Maritime Labour Convention, 2006). Konventionen finns på engelska och i svensk översättning i *bilaga 1*.

Regeringen beslutade den 12 januari 2009 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att föreslå de författningsändringar som behövs för att Sverige ska kunna ratificera sjöarbetskonventionen. I december 2009 överlämnade MLC-utredningen betänkandet Sjöarbetskonventionen – om Sveriges anslutning (SOU 2009:95). I betänkandet görs bedömningen att Sverige bör ansluta sig till konventionen samt lämnas förslag på de författningsändringar som krävs för att genomföra konventionens bestämmelser i svensk rätt. En sammanfattning av betänkandet finns i *bilaga 3* och utredningens lagförslag finns i *bilaga 4*. Betänkandet har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 5* och en sammanställning av remissinstansernas yttranden finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2009/9913/TE).

Lagrådet

Regeringen beslutade den 6 oktober 2011 att inhämta *Lagrådets* yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 6*. *Lagrådets* yttrande finns i *bilaga 7*. Regeringen har i propositionen i allt väsentligt följt *Lagrådets* förslag. *Lagrådets* synpunkter behandlas i avsnitt 5.3.3, 6.1.1, 6.1.3, 6.4.3, 6.8.1, 6.8.4 samt i författningskommentaren. Dessutom har vissa redaktionella ändringar gjorts.

I lagförslag 2.1 föreslås ändringar av endast smärre och språklig art i några paragrafer.

4 Om 2006 års sjöarbetskonvention

4.1 Konventionen i korthet

2006 års sjöarbetskonvention syftar till att tillförsäkra sjömän världen över drägliga arbets- och levnadsförhållanden ombord på fartygen. Konventionen innehåller ett stort antal bestämmelser om sjömäns arbets- och levnadsförhållanden vars efterlevnad ska uppfylla syftet.

Konventionen är tillämplig på alla fartyg som normalt används i kommersiell verksamhet, dock inte fiske- eller traditionsfartyg. Örlogsfartyg och deras hjälpfartyg är uttryckligen undantagna från konventionen. För tillämplighet krävs vidare att fartyg inte navigerar enbart i inlandsvatten, i vatten inom eller nära skyddade farvatten eller i områden där hamnregler gäller.

Såväl konventionens syfte som dess innehåll och tillämpningsområde behandlas utförligare i kommande avsnitt.

4.2 Allmänt om Internationella arbetsorganisationens (ILO) konventioner

Prop. 2011/12:35

ILO:s huvuduppgift är att utarbeta normer för arbetslivet. Normer kan manifesteras i form av konventioner eller rekommendationer. De förstnämnda är avsedda att ratificeras av medlemsstaterna och har bindande verkan, medan rekommendationerna snarast är avsedda att beaktas vid lagstiftningen.

Medlemsstaterna blir emellertid inte automatiskt bundna av en konvention, utan måste själva aktivt agera efter att ha avgjort om det är möjligt för dem att ratificera konventionen. Ratifikationsdokumentet sänds därvid till Internationella arbetsbyrån för registrering vilket är ett krav för att konventionen ska bli bindande för medlemslandet.

ILO har hittills antagit cirka 190 konventioner och ungefär lika många rekommendationer. Av dessa rör 39 av konventionerna och cirka 30 av rekommendationerna arbetsförhållanden till sjöss.

4.3 Antagandet av sjöarbetskonventionen

Antagandet av 2006 års sjöarbetskonvention hade föregåtts av ett flerårigt förberedelsearbete inom Internationella arbetsorganisationen (ILO). År 2001 antog ILO:s sjöfartskommission (Joint Maritime Commission, JMC) en resolution om behovet av en översyn av relevanta konventioner och rekommendationer i syfte att ta fram ett sammanhållet dokument som konsoliderar så många som möjligt av de befintliga ILO-instrumenten på sjöfartens område.

De befintliga sjöfartsrelaterade ILO-instrumenten – det äldsta från 1920 – täcker ett brett spektrum av frågor, såsom minimiålder, vilotider och socialförsäkringsfrågor. Vissa konventioner har emellertid inte ratificerats av tillräckligt många medlemsstater för att träda i kraft, medan många andra visserligen trätt i kraft men tolkas och tillämpas på olika sätt. Andra problem som konstaterats är att vissa konventioner innehåller mycket detaljerade bestämmelser som försvårat tillämpningen i vissa länder, att förfarandet för att ändra dem är komplicerat samt att konventionerna ofta överlappar varandra så de blir svåra att förstå och tillämpa.

På JMC:s rekommendation tillsatte ILO:s styrelse en s.k. trepartsarbetsgrupp med representanter från sjöarbetsgivarna och sjöarbetstagarna. Arbetsgruppen tog fram ett förslag till ett samlat dokument som behandlades av en förberedande teknisk sjöfartskonferens (Preparatory Technical Maritime Conference, PTMC) under 2004. Efter ytterligare arbete kunde konventionen antas i februari 2006.

Det förberedande arbetet finns beskrivet i en ILO-rapport¹ där även kommentarer till de olika bestämmelserna i konventionen lämnas.

¹ ILO: Report I (1A) Adoption of an instrument to consolidate maritime labour standards, International Labour Conference, 94th (Maritime) Session, 2006.

4.4 Syfte och innehåll

4.4.1 Syfte

2006 års sjöarbetskonvention utgör ett samlat och enhetligt instrument med alla aktuella krav på arbetet och livet till sjöss. Genom att den innehåller regler om sjöfolks rätt till anständiga arbetsförhållanden skapar den möjlighet till rättvis konkurrens mellan medlemsstaterna. Dess utformning bidrar till att reglerna tolkas och tillämpas på ett enhetligt sätt.

När konventionen träder i kraft kommer den att bli den fjärde pelaren i den internationella regleringen av sjöfarten. De andra pelarna är 1974 års internationella konvention om säkerhet för människoliv till sjöss (Safety of Life at Sea; SOLAS), 1978 års konvention om utbildning, certifiering och vakthållning (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers; STCW) och 1973 års internationella konvention om förhindrande av förorening från fartyg (Prevention of Pollution from Ships; MARPOL).

4.4.2 Innehåll

Sjöarbetskonventionen innehåller en mängd materiella bestämmelser som rör sjömännens arbets- och levnadsförhållanden ombord. Det handlar om vitt skilda saker som t.ex. rätten till vilotid, krav på läkarintyg, rätt till anställningsavtal, krav på bostäder och mat samt bestämmelser om sjukvård och social trygghet på samma villkor som landanställda.

En nyhet jämfört med tidigare konventioner är de dokument, s.k. sjöarbetscertifikat och försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen, som vissa av de fartyg som omfattas av konventionen är skyldiga att ha. Certifikatet och försäkran är ett bevis på att fartyget varit föremål för tillsyn och att konventionens krav i nationella författningar då befunnits uppfyllda.

Vidare ger konventionen möjlighet för hamnstaten att inspektera alla utländska fartyg som anlöper staten. Inspektionen sker i syfte att försäkra sig om att fartyget uppfyller konventionens krav.

4.4.3 Utformning

Sjöarbetskonvention består av en icke bindande inledning (Preamble) och tre olika men sinsemellan förbundna delar: artiklar, regler och kod (Articles, Regulations and Code). Koden består av en del A med obligatoriska standarder (Standards) och en del B med icke-obligatoriska anvisningar (Guidelines). Detta finns reglerat i artikel VI och kommenterat i bilaga D i den nämnda ILO-rapporten (se fotnot 1). Enligt kommentaren är en ratificerande stat bunden av de åtaganden som framgår av artiklarna, reglerna och del A av koden. När det gäller del B är däremot statens enda skyldighet att undersöka ”in good faith” i vilken utsträckning den vill sätta de bestämmelserna i kraft för att tillämpa de

obligatoriska delarna. Staten kan vidta andra åtgärder än de i del B angivna så länge åtagandena i övriga delar av konventionen respekteras. Prop. 2011/12:35

4.4.4 Artiklar

I artiklarna regleras bl.a. allmänna skyldigheter, definitioner och tillämpningsområde. Således anges i artikel III att varje medlemsstat ska se till att bestämmelserna i dess lagar och andra författningar som styrs av denna konvention respekterar vissa grundläggande rättigheter. Dessa är bl.a. föreningsfrihet och faktiskt erkännande av rätten att sluta kollektivavtal, eliminering av alla former av tvångsarbete samt faktiskt avskaffande av barnarbete.

I artikel IV anges att alla sjömän har rätt till en säker och trygg arbetsplats, skäliga anställningsvillkor, anständiga arbets- och levnadsförhållanden på fartyg samt hälso- och sjukvård, välfärdsåtgärder och andra former av socialt skydd. Rättigheterna uppnås, enligt punkt 5, om en fördragsslutande stat försäkrar sig om att rättigheterna införs i statens lagstiftning, genom kollektivavtal, genom andra åtgärder eller i praktiken i enlighet med konventionens krav.

I artikel X räknas de 37 sjöfartsrelaterade konventioner upp som revideras genom sjöarbetskonventionen.

4.4.5 Regler och kod

Efter den inledande preambeln och artiklarna kommer fem kapitel (Titles) varunder regler och kod är grupperade enligt följande.

1. *Minimikrav för att sjöpersonal ska få arbeta på fartyg.* Bestämmelserna bygger på och reviderar bl.a. konventionerna (nr 7 och 58) om minimiålder för arbete till sjöss (reviderad), (nr 73) om läkarundersökning av sjömän och (nr 179) om rekrytering av och arbetsförmedling för sjömän.

2. *Anställningsförhållanden.*

Bestämmelserna bygger på och reviderar bl.a. konventionerna (nr 8) om ersättning för arbetslöshet vid fall av fartygs förolyckande, (nr 22) om sjömäns anställningsavtal, (nr 145) om kontinuitet i sysselsättningen (sjöpersonal), (nr 146) om semester för sjöpersonal, (nr 166) om sjömäns hemresa (reviderad), och (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg.

3. *Bostad, rekreationsmöjligheter, mat och förplägnad.*

Kapitlet bygger på och reviderar bl.a. konventionerna (nr 68 och 69) om kosthåll och utspisning (för fartygsbesättningar) respektive behörighetsbevis för skeppskockar, (nr 92 och 133) om besättningsbostäder, nr (163) om sjömäns välfärd till sjöss och i hamn samt nr (164) om hälso- och sjukvård för sjömän.

4. *Hälso- och sjukvård, välfärd och social trygghet.*

De konventioner som detta kapitel bygger på och reviderar är bl.a. (nr 55) om redares förpliktelser i fall sjömän drabbas av sjukdom, olycksfall eller döden, (nr 134) om förebyggande av olycksfall (sjöpersonal), (nr 163) om sjömäns välfärd till sjöss och i hamn, (nr 164)

om hälso- och sjukvård för sjömän och (nr 165) om socialförsäkringsskydd för sjömän (reviderad). Prop. 2011/12:35

Under utarbetandet av sjöarbetskonventionen ingick även konvention (nr 71) om pensionering av sjömän i detta kapitel, men ströks senare inför antagandet.

5. Uppfyllelse och tillämpning.

Bestämmelserna i detta kapitel bygger på och reviderar bl.a. konvention (nr 178) om tillsyn av sjömäns arbets- och levnadsförhållanden.

Utförningen med både bindande och icke-bindande bestämmelser innebär att konventionen skiljer sig från tidigare ILO-konventioner som inte innehållit sistnämnda bestämmelser. Dessa har i stället funnits i rekommendationerna.

4.5 Medlemsstaternas genomförande av konventionen

I artikel V beskrivs allmänt hur en medlemsstat genom bl.a. lagstiftning och tillsyn av fartyg under dess egen flagg ska ta ansvar för att sjömännens rättigheter garanteras.

Enligt artikel VI punkt 3 kan en medlemsstat som inte kan införa rättigheter och principer på det sätt som anges i del A i koden tillämpa del A genom bestämmelser i lagar och andra författningar som i huvudsak är likvärdiga med bestämmelserna i del A.

4.6 Ikraftträdande

Sjöarbetskonventionen träder i kraft tolv månader efter det att 30 medlemsländer som tillsammans står för minst 33 procent av världshandelstonnaget har ratificerat den. Redan i november 2009 hade det senare kravet uppfyllts genom att Bahamas, Liberia, Marshallöarna, Panama och Norge ratificerat konventionen. Dessa fem länder står tillsammans för mer än 40 procent av världshandelstonnaget. I november 2011 har ytterligare 15 länder ratificerat konventionen.

När konventionen träder i kraft kommer de länder som ratificerat den inte längre att vara bundna av de tidigare konventioner på sjöarbetsområdet som de ratificerat. Det kommer dock de länder som inte ratificerar sjöarbetskonventionen att fortsätta att vara. Däremot är det inte möjligt för nya länder att ratificera de äldre konventionerna.

4.7 EU och konventionen

4.7.1 Arbetsmarknadens parter i EU

Enligt artikel 154 i EUF-fördraget (f.d. artikel 138 FEG) ska kommissionen bl.a. samråda med arbetsmarknadens parter på unionsnivå innan den lägger fram förslag på det socialpolitiska området. Arbetsmarknadens parter kan avge ett yttrande eller en rekommendation till kommissionen. Dialogen mellan parterna kan också leda till ingående av

avtal. EUF-fördraget – liksom dess föregångare – ger således arbetsmarknadens parter en viktig roll när det gäller socialpolitiska frågor.

Efter sjöarbetskonventionens antagande kontaktade kommissionen sjöarbetsmarknadens parter på unionsnivå för att undersöka det lämpliga i att utveckla den gällande unionsrätten med hänsyn till konventionens innehåll. European Community Shipowners' Associations (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) undertecknade i maj 2006 ett avtal om konventionen. Avtalets bestämmelser överensstämmer i huvudsak med konventionens.

4.7.2 Direktiv om genomförande av sjöarbetskonventionen

I december 2006 antogs rådets direktiv 2009/13/EG om genomförande av det avtal som ingåtts av ECSA och ETF², se närmast föregående avsnitt. Avtalet i fråga finns som bilaga 1 till direktivet. Genom förslaget införs stora delar av sjöarbetskonventionens innehåll i unionsrätten. Direktivet träder i kraft när konventionen träder i kraft och måste således genomföras i medlemsländerna oavsett om de ratificerat konventionen eller inte. Om däremot ratificering skett har inte direktivet någon självständig betydelse i det landet.

Härutöver har rådet beslutat att bemyndiga medlemsstaterna att i de delar som faller under gemenskapens behörighet ratificera konventionen. Det anges att detta bör ske så snart som möjligt, helst före den 31 december 2010. Vid detta datum hade dock endast Bulgarien och Spanien bland medlemsstaterna ratificerat den.

5 Anslutning, införlivande och tillämpningsområde

5.1 Anslutning till konventionen

Regeringens förslag: Riksdagen godkänner att Sverige ansluter sig till 2006 års sjöarbetskonvention.

Regeringens bedömning: Anslutningen bör ske så snart som möjligt.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Alla de remissinstanser – *Stockholms universitet (SU)* – *Institutet för sjö rätt och annan transporträtt*, *Arbetsmiljöverket*, *ILO-kommittén*, *LO*, *SEKO*, *Sjöbefälsförbundet*, *Sjöfartens Arbetsgivareförbund (SARF)* och *Sveriges Fartygsbefälsförening* – som yttrar sig i frågan anser att Sverige ska ratificera konventionen. *Arbetsmiljöverket* framhåller därvid att de arbetsmässiga och ekonomiska följderna

² Rådets direktiv 2009/13/EG av den 16 februari 2009 om genomförande av det avtal som ingåtts av European Community Shipowners' Association (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) om 2006 års konvention om arbete till sjöss och om ändring av direktiv 1999/63/EG (EUT L 124, 20.5.2009, s. 30, Celex 32009L0013).

kan bli negativa om Sverige skulle välja att inte ratificera konventionen och *ILO-kommittén* förordar att påtalade ratifikationshinder undanröjs så att en ratifikation blir möjlig snarast. *SEKO* anför att konventionen kommer att öka standarden på den internationella fartygsflottan och därmed också ge sjöfolket en mycket säkrare och bättre arbetsplats.

Skälen för regeringens förslag: Såsom beskrivits har genom åren ett stort antal ILO-konventioner avseende arbetsförhållanden till sjöss antagits. Förutom svårigheter i överskådligheten har flera konventioner kommit att bli otidsenliga och andra har inte erhållit tillräckligt antal ratifikationer för att kunna träda i kraft. Syftet med 2006 års sjöarbetskonvention är därför att införa ett samlat och enhetligt instrument med alla aktuella krav på arbete till sjöss.

Om Sverige väljer att ratificera konventionen åtar sig Sverige som stat folkrättsligt gentemot andra stater att tillämpa konventionens bestämmelser. Om Sverige skulle välja att inte ratificera konventionen uppstår den situationen att svenska fartyg, när de utsätts för hamnstatskontroll och krav på efterlevnad av konventionens bestämmelser i utländska hamnar, inte kan visa upp ett s.k. sjöarbetscertifikat. Denna brist berättigar hamnstaten till en mer ingående inspektion vilket kan leda till att fartyget drabbas av stora förseningar i lastning, lossning och avgång. Detta får sin tur ekonomiska och arbetsrättsliga konsekvenser i form av ökade kostnader och minskade intäkter för fartygets ägare vilket även drabbar arbetstagarna.

Sverige har tidigare ratificerat och genomfört de allra flesta av de ILO-konventioner som nu samlas i sjöarbetskonventionen. Enligt regeringens uppfattning är det därför ett naturligt ställningstagande att ansluta sig till konventionen, även om vissa ändringar och tillägg i svensk lagstiftning är nödvändiga. Regeringen konstaterar också att ingen remissinstans motsatt sig en anslutning till konventionen. Skälen är således starka för att Sverige bör ansluta sig till konventionen. Regeringen föreslår därför att riksdagen godkänner att Sverige ansluter sig till 2006 års sjöarbetskonvention.

Konventionen träder i kraft 12 månader efter att 30 medlemsstater som tillsammans står för minst 33 procent av världshandelstonnaget har ratificerat konventionen. När konventionen träder i kraft ska alla dess krav vara uppfyllda i nationell rätt. Detta innebär bl.a. att fartyget ska kunna visa upp ett sjöarbetscertifikat från och med dagen för konventionens ikraftträdande. För att kunna erhålla ett sådant krävs emellertid att ett certifieringsförfarande påbörjats långt tidigare. Den behöriga myndigheten, Transportstyrelsen, ska hinna besiktiga och certifiera alla fartyg och de materiella ändringar och tillägg i svenska författningar som krävs för konventionens uppfyllande ska ha beslutats och trätt ikraft. Några av de förslag som lämnas i denna proposition bör således träda i kraft i god tid innan konventionen träder ikraft. I linje härmed bör anslutningen till konventionen ske så snart som möjligt.

Regeringens bedömning: Bestämmelserna i 2006 års sjöarbetskonvention införlivas i svensk rätt genom transformation. Detta sker i befintliga författningar.

Utredningens bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Endast *Stockholms universitet (SU) – Institutet för sjö rätt och annan transporträtt*, *Sjöbefälsförbundet* och *Sjöfartens Arbetsgivareförbund (SARF)* uttalar sig specifikt i frågan och delar därvid uppfattningen att införlivande bör ske genom transformation.

Skälen för regeringens bedömning: Sveriges anslutning till tidigare konventioner på området innebär att stora delar av 2006 års sjöarbetskonvention redan är gällande svensk rätt. Bestämmelserna återfinns i transformerad form i ett flertal olika författningar. De lagar som aktualiseras enligt förslagen i denna proposition är sjömanslagen (1973:282), mönstringslagen (1983:929), lagen (1998:958) om vilotid för sjömän, fartygssäkerhetslagen (2003:364) och socialförsäkringsbalken. Mot bakgrund av det nuvarande författningstekniska införlivandet ser regeringen inga skäl till ett annorlunda förhållningssätt när det gäller de nya bestämmelserna. 2006 års sjöarbetskonvention bör således införlivas i svensk rätt genom transformation och detta bör ske i befintliga författningar.

5.3 Tillämpningsområde – fartyg, farvatten, inre fart och sjömän

5.3.1 Vilka fartyg?

Regeringens bedömning: Sjöarbetskonventionen omfattar inte statsfartyg. Det finns inte skäl att tillämpa konventionen i större omfattning än den kräver.

Utredningens bedömning: Överensstämmer inte med regeringens. Utredningen har bedömt att konventionens bestämmelser bör tillämpas även på civila statsfartyg.

Remissinstanserna: *Stockholms universitet (SU) – Institutet för sjö rätt och annan transporträtt* anför att konventionen synes ha en snävare förståelse för vad som är traditionsfartyg och finner det nödvändigt att den tolkas på det sätt som utredningen föreslår. *Kustbevakningen* har anført att det strider mot konventionens anda att dess fartyg omfattas samt att anställda vid myndigheten inte omfattas av vissa lagar som konventionen aktualiserar.

Skälen för regeringens bedömning: Konventionens tillämpningsområde regleras i artikel II där det för det första anges i punkt 1 (i) att med fartyg avses ett fartyg som inte enbart navigerar i inlandsfarvatten, i vatten inom eller nära skyddade farvatten, eller i områden där hamnregler gäller. För det andra föreskrivs i punkt 4 att konventionen, om inte annat uttryckligen föreskrivs, är tillämplig på alla fartyg, offentlig- eller privatägda, som normalt används i kommersiell verksamhet, dock inte sådana

fartyg som används för fiske eller liknande ändamål och traditionellt byggda fartyg som dhower och djonker. Vidare görs ett uttryckligt undantag för örlogsfartyg eller örlogsflottans hjälpfartyg. Av regel 3.1.2 framgår att krav, som handlar om fartygs byggnad och utrustning, gäller endast fartyg byggda den dag eller efter det att konventionen trätt i kraft för ett medlemsland.

Vad gäller *fiskefartyg* är dessa till stora delar redan undantagna från de svenska bestämmelser som genomför tidigare ILO-konventioner på området (nr 92 och 133 om besättningsbostäder). I de fall sjöarbetskonventionens genomförande kräver att nya bestämmelser införs i svensk rätt bör således fiskefartyg undantas i enlighet med artikel II punkt 4.

Traditionsfartyg är enligt 1 kap. 2 § förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal sådana fartyg som Transportstyrelsen beslutat ska anses vara traditionsfartyg. Det kan handla om fartyg som t.ex. är av kulturhistoriskt värde eller som är byggda på ett sådant sätt att traditionella färdigheter och traditionellt sjömanskap uppmuntrats och främjats. I enlighet med konventionen bör även dessa undantas från de bestämmelser varigenom konventionen genomförs i svensk rätt. Dhower eller djonker, som nämns som traditionellt byggda fartyg i artikeln, finns inte i Sverige. *SU* har påtalat att konventionen har en snävare betydelse än vad utredningen tolkat. Regeringen kan emellertid inte uppfatta någon motstridighet härvidlag.

Örlogsfartyg och deras hjälpfartyg är uttryckligen undantagna från konventionen. I svensk rätt är såväl örlogs- som andra statsfartyg redan undantagna från vissa bestämmelser i fartygssäkerhetslagen (2003:364). För det fall konventionens genomförande kräver nya bestämmelser bör således undantag för örlogsfartyg och deras hjälpfartyg föreskrivas även här.

Kriteriet att fartyget normalt ska användas i kommersiell verksamhet innebär att inte heller de svenska *civila statsfartygen* kommer att omfattas. Visserligen finns det inget som hindrar Sverige från att tillämpa konventionen i större omfattning än vad som föreskrivs i den, men frågan är om detta är aktuellt när det gäller civila statsfartyg. *Kustbevakningen* har motsatt sig att omfattas av konventionen. Regeringen ser inte heller skäl att tillämpa konventionen i större omfattning än vad som krävs. Det är inte förhållandena ombord på civila statsfartyg som förvaltas av Kustbevakningen eller andra myndigheter som konventionen i första hand avser att komma till rätta med. Det får förutsättas att svenska staten tillhandahåller sådana arbets- och levnadsförhållanden ombord på sina fartyg att en utvidgning av konventionen inte är nödvändig. För övrigt kan inte situationen ombord på t.ex. ett av Kustbevakningens fartyg jämföras med de ombord på ett långväga handelsfartyg. I sammanhanget är för övrigt att beakta att bestämmelserna om arbetsmiljö i fartygssäkerhetslagen (2003:364) gäller även för statsfartyg varför stora delar av konventionens arbetsmiljökrav redan är gällande rätt i Sverige.

Regeringens bedömning: Sjöarbetskonventionen omfattar inte fartyg som uteslutande går i inre fart. Sverige bör inte tillämpa konventionen i vidare omfattning än vad som krävs enligt denna.

Utredningens bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Sveriges Fartygsbefälsförening* förordar att även inre fart ska omfattas av konventionen och anför följande till stöd för sin uppfattning. Utredningens tolkning att konventionen enligt artikel II punkt 1 (i) inte är tillämplig på fartyg som enbart navigeras i inlandsvatten, vatten inom eller nära skyddade farvatten eller i områden där hamnregler gäller har inte stöd i konventionen. I artikel II föreskrivs också att om inte annat uttryckligen föreskrivs är denna konvention tillämplig bl.a. på alla fartyg som normalt används i kommersiell verksamhet. I kommentarerna till konventionen sägs bl.a. att det är viktigt att notera skillnaden mellan en definition (punkt 1) och en tillämpningsbestämmelse. Om förslaget om att undanta fartyg i inre fart genomförs kommer det att försvåra en svensk ratifikation av konventionen. Det uttalade syftet med konventionen är att bibehålla – inte reducera – nuvarande normer. Sjöarbetsmarknadens parter på europeisk nivå har i ett avtal enats om att inte inkludera den dispositiva skrivningen i artikel II punkt 6 i konventionen. *Sjöbefälsförbundet* har en liknande inställning och anför att utredningen dragit för enkla slutsatser när den konstaterat att det inte uppställs något krav på att fartyg i inre fart behöver omfattas av konventionens regler. Utredningen förbiser helt inledningen av artikeln och bortser från de övriga punkterna under artikel II. Förslaget strider även mot artikel 19.8 i ILO:s stadga. *Sjöfartens Arbetsgivareförbund (SARF)* noterar att konventionen inte är tillämplig på svensk s.k. inre fart och att konsekvensen blir att huvuddelen av skärgårdstrafiken inte kommer att omfattas.

Skälen för regeringens bedömning

Utgångspunkt

Utredningen har inledningsvis konstaterat att enligt artikel II punkt 1 (i) är konventionen inte tillämplig på bl.a. fartyg som enbart navigeras i inlandsvatten, vatten inom eller nära skyddade farvatten, eller i områden där hamnregler gäller (s.k. inre fart). Utredningen har därefter lämnat förslag på vilken av de definitioner av begreppet inre fart, som finns i svensk rätt, som ska användas vid införlivandet av konventionen. Utredningen har således, utan att uttryckligen diskutera saken, intagit den ställningen att Sverige inte ska tillämpa konventionen i större omfattning än vad den föreskriver. De remissinstanser som uttalat sig i frågan har uppehållit sig vid denna grundläggande fråga om tillämpningsområdets omfattning och därmed inte aktualiserat utredningens konkreta förslag i begreppsfrågan. Regeringen ser därför skäl att först besvara den grundläggande frågan. Mot bakgrund av vad några remissinstanser anfört vill regeringen också uttömmande utreda konventionsbestämmelsernas innebörd.

Artikel II har rubriken ”Definitioner och tillämpningsområde” och inleds med punkt 1 där det föreskrivs att ”(o)m inte annat följer av särskilda bestämmelser används i denna konvention följande beteckningar med de betydelse som här anges:”. Därefter följer ett antal definitioner varav (i) lyder ”fartyg: ett fartyg som inte navigerar enbart i inlandsfarvatten, i vatten inom eller nära skyddade farvatten, eller i området där hamnregler gäller,”.

Punkt 4 lyder ”(o)m inte annat uttryckligen föreskrivs är denna konvention tillämplig på alla fartyg, offentlig- eller privatägda, som normalt används i kommersiell verksamhet, dock inte sådana fartyg som används för fiske eller liknande ändamål och traditionellt byggda fartyg som dhower och djonker. Konventionen är inte tillämplig på örlogsfartyg eller örlogsflottans hjälpfartyg.”. Denna punkt har behandlats i närmast föregående delavsnitt.

Enligt punkt 5 ska den behöriga myndigheten, om det är tveksamt huruvida konventionen är tillämplig på ett fartyg eller en särskild kategori av fartyg, avgöra frågan efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer, s.k. trepartssamtal. Och slutligen, enligt punkt 6: om myndigheten fastställer att det inte skulle vara rimligt eller möjligt att tillämpa vissa moment i koden ska så inte ske i den mån frågan hanteras på annat sätt i nationella lagar och andra författningar eller kollektivavtal. Ett sådant beslut får endast tas efter s.k. trepartssamtal och endast gälla fartyg med mindre än 200 tons bruttodräktighet som inte används i internationell fart.

I ILO:s rapport I (1A) från Internationella arbetskonferensens antagande av sjöarbetskonventionen³ beskrivs bakgrunden till konventionen och kommenteras de olika bestämmelserna. Precis som *Sveriges Fartygsbefälsförening* påtalar anges det där att det är en skillnad mellan en allmän definition av begrepp som används i konventionen (punkt 1) och en bestämmelse som har med tillämpningsområdets omfattning att göra (punkt 2 och 4). Tanken är att dels kunna kombinera vissa definitioner med möjligheten att snäva in dem vid tillämpningen av vissa bestämmelser, dels kunna bestämma tillämpningsområdet i visst fall efter s.k. trepartssamtal. När det gäller definitionen av ”fartyg” i punkt 1 (i) utgör alltså innehållet i punkt 4 en insnävning av definitionen genom att endast vissa fartygstyper räknas upp där.

Det förhållandet att punkt 4 inleds med ”except as expressly provided otherwise” innebär vidare att konventionen ger möjlighet att föreskriva ytterligare undantag från tillämpningsområdet, *om så uttryckligen föreskrivs* (a.a. s. 16–17). Så har också skett i ett fall, nämligen i punkt 6. Där anges att de undantagsbeslut som den behöriga myndigheten i samråd med berörda organisationer (trepartssamtalen) kan fatta endast får gälla vissa mindre fartyg (bruttodräktighet 200) som inte används i internationell sjöfart. Anledningen till att just denna undantagsmöjlighet infördes var att konventionen annars skulle lägga oacceptabla administrativa och ekonomiska bördor på redare om de var tvungna att tillämpa

³ ILO: Report I (1A) Adoption of an instrument to consolidate maritime labour standards, International Labour Conference, 94th (Maritime) Session, 2006 part II s. 15.

konventionens alla bestämmelser på alla fartyg oavsett storlek och sort (dvs. *förutom de som faller utanför definitionen av ett fartyg eller som redan är undantagna enligt punkt 4*). För att uttrycka det tydligare: av de fartyg som inte navigerar endast i inlandsfarvatten och liknande farvatten och som normalt används i kommersiell verksamhet, men som inte är fiskefartyg, traditionellt byggda fartyg, örlogsfartyg eller deras hjälpfartyg, får ändå undantag göras från konventionens tillämpning i ett fall, nämligen för fartyg under 200 brutto som inte används i internationell sjöfart.

Ett sådant undantag skulle kunna vara aktuellt när ett lands geografiska vattenområde medför att en nationell rutt går mellan fastland och öar som inte ligger i inlandsvatten. Typexemplet är fartyg i grekiska farvatten där många öar ligger långt från fastlandet och grekisk inre fart. Fartyg under 200 brutto på denna rutt skulle alltså inte behöva tillämpa konventionen, fastän de inte går i enbart inlandsfarvatten. Undantagets omfattning till fartyg som ”inte används i internationell sjöfart” ska inte förväxlas med grunddefinitionen ”navigerar enbart i inlandsfarvatten etc”. Denna undantagsmöjlighet ändrar således inte definitionen.

Härutöver finns en undantagsbestämmelse i regel 3.1.2 enligt vilken konventionens krav på fartygs byggnad och utrustning endast gäller för fartyg som byggts när konventionen träder i kraft i den berörda medlemsstaten.

I sammanhanget bör även nämnas det avtal på europeisk nivå, som *Sveriges Fartygsbefälsförening* hänvisat till och som beskrivits i avsnitt 4.7.1. Såsom föreningen påpekat har inte möjligheten till nämnda undantag för vissa fartyg tagits med i avtalet. Direktivet⁴ – som avtalet ingår i – är därmed förmånligare för sjömännen på så sätt att undantag inte får ske. Detta har emellertid ingen bäring på frågan om konventionens omfattning.

Sjöbefälsförbundet har ansett att ett undantag från tillämpningen för sjömän på fartyg i inre fart är i strid med artikel 19.8 i ILO:s stadga. Regeringen finner att artikeln föreskriver att antagandet av en ny konvention eller ett medlemslands ratifikation inte anses påverka någon lag som tillerkänner berörda arbetstagare mer gynnsamma villkor än de som föreskrivs i konventionen. Artikeln innebär att en lägre standard i ett ILO-instrument jämfört med en stats befintliga regelverk inte får tas till intäkt för försämringar i statens regelverk. Regeringen har inte för avsikt att införa några försämringar för någon, utan konstaterar endast att sjömän på fartyg i inre fart inte omfattas av konventionen.

Sammanfattningsvis är det enligt regeringens uppfattning klart att sjöarbetskonventionen inte omfattar fartyg som enbart går i vad som i svensk rätt benämns inre fart. Definitionen i artikel II punkt 1 (i) är klar och entydig. Oaktat konventionens omfattning står det givetvis varje medlemsland fritt att tillämpa konventionen i vidare omfattning än vad som krävs. Regeringen gör dock bedömningen att detta inte är aktuellt för Sveriges del. De fartyg som går i sådan trafik som inte omfattas av konventionen utgörs för Sveriges del huvudsakligen av skärgårds- och Vänertrafiken. Flertalet av konventionens bestämmelser, t.ex. gällande

⁴ Se fotnot 2.

vilotid och bostadsförhållanden, aktualiseras inte i samma utsträckning på dessa fartyg eftersom arbets- och levnadsförhållandena ombord ser annorlunda ut där än på fartyg i trafik på vidare vatten. Det är i första hand sjömännens situation ombord på sistnämnda fartyg som sjöarbetskonventionens bestämmelser riktar sig till. Regeringen anser att den särlast som trafiken i svensk inre fart utgör ska beaktas och att en utökad tillämpning av konventionen för Sveriges del inte är lämplig.

Den fråga som återstår är att besvara dock hur inre farts-trafiken ska definieras och avgränsas.

5.3.3 Avgränsning av begreppet inre fart

Regeringens förslag: En definition av begreppet inre fart införs i sjömanslagen. Med inre fart avses enligt lagen fart inom landet i hamnar eller på floder, kanaler, insjöar, inomskärs vid kusterna eller i Kalmarsund.

Utredningens bedömning: Överensstämmer inte med regeringens. Utredningen bedömde att konventionens definition på tillämpningsområde närmast motsvaras av begreppet inre fart i förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal och föreslog en hänvisning till förordningen.

Remissinstanserna: *Institutet för sjö- och transporträtt vid Stockholms universitet* tillstyrker utredningens förslag att begreppet baseras på behörighetsförordningens bestämning.

Skälen för regeringens förslag: I svensk rätt finns det olika fartområdesindelningar i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438), förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal och inkomstskattelagen (1999:1229). Även i sjölagen (1994:1009) och mönstringslagen (1983:929) finns klassificeringar av de olika fartområden som ett fartyg kan gå i. Ett fartområde är ett geografiskt område, men gränserna för dessa varierar i de olika författningarna beroende på syftet med författningen. När regeln i artikel II punkt 1 (i) med definitionen av fartyg – som utgörs av en hänvisning till i vilka farvatten fartyget går – ska införas i svensk rätt skulle således problem kunna uppstå. Utredningen har emellertid konstaterat att definitionen som begrepp inte har någon självständig betydelse. Eftersom svensk rätt genom bestämmelser i olika regelverk redan täcker stora delar av konventionens krav kommer de tillägg och ändringar, som behöver göras, att i de flesta fall genomföras i befintliga författningar – där begreppet således redan är definierat. Där så inte är fallet bör däremot en hänvisning till relevant fartbegrepp ske.

Sjömanslagen är ett exempel på när sistnämnda situation är för handen. När det gäller de bestämmelser som föreslås införas i sjömanslagen, se avsnitt 6.4 och 6.6, har utredningen bedömt att hänvisning bör se till begreppet inre fart såsom det definieras i 1 kap. 3 § förordningen om behörigheter för sjöpersonal. Regeringen delar i och för sig den uppfattningen, men konstaterar samtidigt att ändringar gjorts i bl.a. aktuell bestämmelse i sjömanslagen i tiden efter det att utredningen lämnade sitt förslag (prop. 2009/2010:161 *Ändrade regler om ersättning vid sjukdom och ökad flexibilitet för anställning av sjömän*). Förslagen handlar om

bl.a. sjömäns rätt till sjuklön vilka aktualiserar de särskilda skattebestämmelser som gäller för sjömän och sjöinkomst enligt inkomstskattelagen. I förarbetena konstaterades att sjöarbetskonventionens begrepp i princip motsvarar begreppet inre fart i inkomstskattelagen, även om det senare är något snävare (a.prop. s. 24). Det anfördes vidare att det framstår som mindre lämpligt att införa ytterligare en fartsområdesindelning för att uppnå exakt överensstämmelse med sjöarbetskonventionen än att låta konventionen tillämpas på ett område marginellt större än vad som krävs. Förslaget var således att i 34 § sjömanslagen ange att med inre fart avses detsamma som i 64 kap. 6 § inkomstskattelagen. Bestämmelsen trädde i kraft den 1 februari 2011.

Mot bakgrund av den nyligen införda bestämmelsen i sjömanslagen som hänvisar till inre fartsbegreppets definition i inkomstskattelagen liksom med tanke på syftet med bestämmelsen finner regeringen det olämpligt att i nu aktuella förslag ändra bestämmelsen i enlighet med utredningens förslag. Eftersom hänsyn togs till sjöarbetskonventionens bestämmelser vid den gjorda ändringen och hänvisningen till inkomstskattelagen innebär att konventionen tillämpas på ett något större område än vad som krävs, skulle det vara naturligt att bedömningen är densamma nu. Definitionen i artikel II punkt 1 (i) borde alltså förstås på samma sätt som i inkomstskattelagen när det gäller tillämpningen av sjömanslagen.

Lagrådet har emellertid uppmärksammat att användningen av inkomstskattelagens definition av inre fart har fått en mindre lämplig utformning i förslaget. *Lagrådet* syftar på det förhållandet att en bestämmelse om att ett fartyg ”till övervägande del” går i inre fart, inte går att tillämpa tillsammans med kriteriet i konventionen att fartyget ”inte uteslutande” ska gå i sådan fart. Regeringen delar *Lagrådets* uppfattning att uttrycket ”inre fart” bör definieras självständigt i sjömanslagen.

För att i möjligaste mån undvika att ge begreppet ytterligare en betydelse i svenska författningar bör enligt regeringens mening den nya definitionen i sjömanslagen ansluta till någon av de nuvarande definitionerna snarare än att direkt återge den svenska översättningen av konventionen - detta givetvis utan att inkräkta på konventionens tillämpningsområde. I sjömanslagen föreslås därför en bestämmelse där det anges att med inre fart avses i denna lag fart inom landet i hamnar eller på floder, kanaler, insjöar, inomskärs vid kusterna eller i Kalmarsund, om inte annat särskilt anges. I 34 § finns ett sådant annat angivande av vad som avses med inre fart i den bestämmelsen.

I enlighet med *Lagrådets* påpekande bör följdändringar göras i 38 och 38 a §§.

5.3.4 Sjömän

Regeringens bedömning: Konventionens ”seafarer” överensstämmer med ”sjöman” i svensk lagstiftning.

Utredningens bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Stockholms Universitet (SU) – Institutet för sjörätt och annan transporträtt* undrar om alla sjömän enligt konventionen täcks av motsvarande svensk lagstiftning.

Skälen för regeringens bedömning: De sjömän (eng. seafarer) vars intressen omhändertas i konventionen definieras i artikel II punkt 1 (f) som ”varje person som är anställd, sysselsatt eller arbetar i någon funktion ombord på ett fartyg på vilket denna konvention är tillämplig”. Enligt punkt 2 är konventionen tillämplig på alla sjömän om inte annat uttryckligen föreskrivs.

Begreppet sjöman finns definierat i 3 § sjömanslagen (1973:282). En sjöman är en arbetstagare som är anställd för fartygsarbete och som under den tid han tjänstgör ombord har befattning på fartyget. Med fartygsarbete avses arbete för fartygets räkning som utförs ombord på fartyget eller på annat ställe av arbetstagare som följer med fartyget. Med befattning på fartyg menas befattning ombord som huvudsakligen avser fartygsarbete och gäller annat än enbart tillfälliga göromål.

I förarbetena till sjömanslagen (prop. 1973:40 s. 40) anges att befattning ombord innebär att arbetet ska ha samband med fartygets nyttjande eller drift och innefatta mera stadigvarande eller regelbundet återkommande sysslor. Till personal med sådana uppgifter räknas alltså inte bara medlemmarna av den egentliga besättningen utan också sådana arbetstagare som t.ex. läkare. Utanför faller den som visserligen är anställd av redaren och arbetar ombord men vars arbete inte berör fartygets nyttjande, såsom en rederianställd konstruktör som följer med för studier inför ett kommande fartygsbygge. Den som har rent tillfälliga sysslor, t.ex. tillfälligt underhålls- eller reparationsarbete, kan inte anses ha befattning ombord. Vidare anges att i den situationen där driften inom serviceavdelningarna, huvudsakligen på större passagerarfartyg, överläts på en företagare utanför rederiet, vilken anställer personal intar personalen i fråga om arbetsuppgifter samma ställning som om den varit anställd i rederiet.

Begreppet sjöman återfinns även i bl.a. mönstringslagen (1983:929). Enligt 3 § har det samma betydelse som i sjömanslagen. Av mönstringslagens förarbeten framgår att även s.k. intendenturpersonal är sjömän (prop. 1983/84:1 s. 72). Med intendenturpersonal menas t.ex. köks- och serverings- och annan servicepersonal samt butiks- och ekonomipersonal.

Inför antagandet av konventionen diskuterades begreppet seafarer särskilt. I ILO:s rapport⁵ konstateras att det finns ett antal personer som arbetar ombord, särskilt på passagerarfartyg, som inte är involverade i själva framförandet i fartyget, t.ex. träningsinstruktörer och underhållare. Att utelämnas dessa kategorier till medlemsländernas nationella bestämmelser skulle riskera att skapa orättvisa på den internationella arbetsmarknaden. Den vida formuleringen i artikel II (f) avser alltså att omfatta även dessa arbetstagare i begreppet sjöman.

Däremot finns i konventionen, på samma sätt som för fartyg, en bestämmelse som medger viss flexibilitet genom möjligheten att undanta vissa kategorier av sjömän från vissa bestämmelser i konventionen, jfr avsnitt 5.3.2. Enligt artikel II punkt 2 ska konventionen tillämpas på alla sjömän om inte annat uttryckligen föreskrivs (*except as expressly provided otherwise*). Till skillnad från vad som gäller för fartyg kom

⁵ Se fotnot 1, s. 19.

emellertid inte den slutliga konventionstexten att innehålla någon sådan uttrycklig föreskrift.

Stockholms Universitet (SU) – Institutet för sjörätt och annan transporträtt har undrat om alla sjömän enligt konventionen täcks av motsvarande svensk lagstiftning. Regeringen konstaterar att konventionen visserligen inte är begränsad till att omfatta enbart anställda sjömän vilket innebär att även egenföretagare omfattas. Vissa svenska författningar, bl.a. sjömanslagen (1973:282) och lagen (1998:958) om vilotid för sjömän, omfattar endast anställda sjömän. I dessa lagar regleras emellertid endast sådana frågor som aktualiseras i ett anställningsförhållande. Frågor om t.ex. arbetsmiljö regleras däremot i arbetsmiljölagen (1977:1160) och fartygssäkerhetslagen (2003:364) som inte begränsar tillämpningen till vissa sjömän.

Sammanfattningsvis konstaterar regeringen att konventionens definition av sjömän är mycket vid och omfattar inte enbart fartygs- och maskinbefäl eller andra personalgrupper som handhar själva framförandet av fartyget. Begreppet seafarer i sjöarbetskonventionen har därmed samma innebörd som sjöman i svenska författningar. Någon möjlighet till undantag på nationell nivå har inte lämnats.

6 Genomförande av konventionens bestämmelser

2006 års sjöarbetskonvention innehåller en stor mängd materiella bestämmelser inom olika områden som handlar om sjömännens levnads- och arbetsförhållanden ombord. Som redovisats i avsnitt 5 är redan stora delar av bestämmelserna gällande rätt i Sverige. I detta avsnitt behandlas endast de bestämmelser där motsvarande regler saknas i svensk rätt och som därför måste genomföras för att Sverige ska uppfylla konventionens krav. Någon redovisning av konventionens redan genomförda bestämmelser lämnas inte.

6.1 Minimikrav för arbete på fartyg

I kapitel 1 i sjöarbetskonventionens finns bestämmelser om minimikrav för arbete på fartyg. Det handlar om minimiålder, krav på läkarintyg, utbildning och kvalifikationer samt rekrytering och arbetsförmedling. Sverige uppfyller redan till allra största delen dessa krav, men vissa tillägg måste göras för att uppnå full överensstämmelse.

Regeringens förslag: Undantag från kravet på nattarbetsbegränsning för sjömän under 18 år enligt lagen om vilotid för sjömän får medges under förutsättning att arbetet inte skadar sjömannens hälsa eller välbefinnande. Innan undantag medges ska berörda redar- och sjöfartsorganisationer höras.

Utredningens förslag: Överensstämmer i sak med regeringens.

Remissinstanserna: *Sjöfartens Arbetsgivareförbund (SARF)* anför endast att det inte har några erinringar mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Enligt standard A1.1.2 i konventionen får ingen som inte fyllt 18 år arbeta nattetid ombord på ett fartyg. Nattetiden ska omfatta minst nio timmar med början senast vid midnatt och slut tidigast klockan 05.00. Enligt standard A1.1.3 får undantag medges om (a) utbildningen av de berörda sjömännen enligt uppgjorda program och scheman skulle försämrats, eller (b) tjänstens specifika art eller ett erkänt utbildningsprogram kräver att vederbörande tjänstgör på natten och myndigheten efter samråd med berörda redar- och sjöfartsorganisationer konstaterar att arbetet inte kommer att skada personalens hälsa eller välbefinnande.

I 5 § första stycket lagen (1998:958) om vilotid för sjömän finns motsvarande bestämmelse om nattetidsarbete samt, i andra stycket, en möjlighet att göra undantag från första stycket om den sammanhängande nattvilan skulle förhindra ett effektivt genomförande av ett utbildningsprogram. Någon bestämmelse om skyldighet att höra någon innan beslut fattas finns däremot inte.

Utredningen föreslår att en bestämmelse om samrådsskyldighet med berörda redar- och sjöfartsorganisationer läggs till i ett tredje stycke i paragrafen. Regeringen delar denna uppfattning i sak. Vid utformningen av förslaget följer regeringen *Lagrådets* förslag i fråga om tydligare formulering av bestämmelsen.

6.1.2 Läkarintygs giltighetstid

Regeringens bedömning: Giltighetstiden för läkarintyg avseende syn- och hörsel förmåga får inte vara längre än två år. Någon ändring i de svenska bestämmelserna är dock inte nödvändig.

Utredningens förslag: Utredningen föreslog en ändring i 19 § mönstringslagen (1983:929) som innebär att giltighetstiden för läkarintyg som avser enbart syn- och hörsel förmåga sänks från fyra år till två år.

Remissinstanserna: *Sjöfartens Arbetsgivareförbund (SARF)* har inga erinringar mot förslaget, men anför att måhända bör dock en dispensmöjlighet övervägas avseende synkraven för maskinpersonal. *Transportstyrelsen* noterar att förslaget inte får så stor betydelse i praktiken eftersom syn- och hörselintygen förekommer endast på fartyg som inte omfattas av konventionens tillämpningsområde.

Skälen för regeringens förslag: I standard A1.2.7 a) föreskrivs att ett läkarintyg för sjömän får gälla högst två år. I den svenska bestämmelsen,

19 § mönstringslagen, föreskrivs två års giltighetstid för intyg avseende allmän medicinsk lämplighet och fyra års giltighetstid för intyg avseende syn- och hörsel förmåga. Fråga är om den sistnämnda giltighetstiden måste minskas till två år för att konventionens krav ska vara uppfyllt.

Transportstyrelsen har påpekat att förslaget inte får så stor betydelse i praktiken eftersom syn- och hörselintygen förekommer endast på fartyg som inte omfattas av tillämpningsområdet. Vad styrelsen åsyftar är det förhållandet att det i 18 § andra stycket mönstringslagen anges att för sjömän på fartyg som uteslutande används i inre fart får läkarundersökning begränsas till syn- och hörsel förmåga. Om så skett innebär det att det intyg som utfärdas efter undersökningen endast omfattar syn- och hörsel förmåga. Eftersom fartyg i inre fart inte omfattas av konventionen, jfr avsnitt 5.3.2, skulle en ändring i detta sammanhang inte spela någon roll.

Regeringen instämmer i resonemanget. Läkarintyg som enbart avser syn- och hörsel förmåga får enligt mönstringslagen endast utfärdas för sjöman på fartyg som uteslutande används i inre fart och som därmed inte omfattas av konventionen. För övriga sjömän ska i stället ett mer omfattande läkarintyg utfärdas. För dessa intyg är redan en tvåårig giltighetstid föreskriven, varför det inte finns skäl att ändra de svenska bestämmelserna. I och med denna bedömning är *SARF*:s synpunkt inte aktuell.

6.1.3 Förlängd giltighetstid för läkarintyg i vissa fall

Regeringens förslag: Ett läkarintyg vars giltighetstid löper ut när fartyget är till sjöss, fortsätter att gälla till dess fartyget anlöper nästa hamn där det finns läkare med behörighet att utfärda läkarintyg. Tiden från det att giltighetstiden löpte ut och till dess att ett nytt läkarintyg utfärdas får dock inte överstiga tre månader.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens i sak.

Remissinstanserna: Endast *Sjöfartens Arbetsgivareförbund (SARF)* och *Socialstyrelsen* uttalar sig uttryckligen i frågan och tillstyrker därvid förslaget.

Skälen för regeringens beslut: I standard A1.2.9 i konventionen föreskrivs att om giltighetstiden för ett läkarintyg går ut under en sjöresa, ska det fortsätta att gälla till nästa hamn där personen i fråga kan få ett läkarintyg från en behörig läkare, på villkor att fristen inte överstiger tre månader.

I 19 § andra stycket mönstringslagen (1983:929) anges att om ett läkarintyg upphör att gälla när fartyget är till sjöss eller i en hamn där det inte finns läkare med behörighet att utfärda intyg, ska befälhavaren se till att sjömannen blir läkarundersökt i första hamn där så kan ske. Däremot finns det ingen bestämmelse om att ett läkarintyg som upphört att gälla ändå ska ha fortsatt giltighetstid. Såsom utredningen föreslagit bör därför ett tillägg göras i 19 § mönstringslagen där det framgår att läkarintyget får fortsatt giltighet i högst tre månader i dessa fall.

I paragrafen regleras i dag även befälhavarens skyldighet att se till att sjömannen blir läkarundersökt i första hamn där så kan ske. Denna

skyldighet bör kvarstå även efter att paragrafen ändrats för att uppfylla kraven i sjöarbetskonventionen. *Lagrådet* har kommenterat detta förhållande.

Prop. 2011/12:35

6.2 Anställningsförhållanden

I kapitel 2 i sjöarbetskonventionen regleras frågor om sjömäns anställningsförhållanden vilka innefattar bl.a. rätt till anställningsavtal samt bestämmelser om lön, arbetstider och bemanningskrav. Det är således fråga om sådana grundläggande krav som i de allra flesta fall redan är reglerade i svensk rätt. Några av bestämmelserna i kapitlet har dock inte några svenska motsvarigheter varför följande ändringar och tillägg föreslås.

6.2.1 Anställningsavtalet

<p>Regeringens förslag: På fartyg som används i internationell fart ska tillämpliga kollektivavtal även finnas tillgängliga på engelska.</p>

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Sjöfartens Arbetsgivareförbund (SARF)* motsätter sig förslaget och anför att det förhållandet att redaren erhållit ett s.k. sjöarbetscertifikat innebär att det på goda grunder kan antas att all relevant dokumentation inklusive tillämpliga kollektivavtal noga genomgått vid tillsynsförrättningen när certifikatet erhöles. Därefter finns ingen anledning att närmare undersöka befintlig ombord förvarad dokumentation annat än under vissa förhållanden. *Sveriges Redareförening* instämmer i yttrandet. *Transportstyrelsen* efterlyser ett förtydligande av vad som menas med att kollektivavtalen måste finnas "tillgängliga" på fartyget.

Skälen för regeringens förslag: I standard A2.1.2 i konventionen föreskrivs att en kopia av det kollektivavtal som utgör hela eller en del av anställningsavtalet för sjöman ska finnas tillgänglig ombord. Om språket i avtalet är annat än engelska ska det även finnas tillgängligt på engelska, utom för fartyg som endast går i inrikes sjöfart.

Enligt 4 § sjömanslagen (1973:282) ska arbetsgivaren sörja för att anställningsavtal med sjöman är skriftligt. Ett anställningsavtal hänvisar ofta till villkoren i ett tillämpligt kollektivavtal. I 58 § sjömanslagen föreskrivs att tillämpliga kollektivavtal ska finnas tillgängliga på fartyget. Däremot finns ingen bestämmelse om att avtalet även måste finnas på engelska.

SARF och *Sveriges Redareförening* har ansett det tillräckligt att det vid erhållandet av sjöarbetscertifikatet konstaterats att konventionens krav är uppfyllda och att det därför saknas anledning att kräva att kollektivavtal på engelska även fortsättningsvis måste finnas ombord. Regeringen konstaterar inledningsvis att bestämmelsen i standard A2.1.2 inte lämnar utrymme för någon valmöjlighet. Härtill kan anföras att kravet på kollektivavtal på engelska ombord fyller en funktion i sjömannens intresse eftersom inte alla sjöman talar samma språk som det i fartygets

flaggstat. Genom den engelska versionen kan även dessa sjömän, i vart fall i större utsträckning än annars, tillgodogöra sig innehållet i avtalen.

Transportstyrelsen har undrat vad det innebär att avtalen måste finnas "tillgängliga" på fartyget. Enligt regeringens uppfattning kan det inte krävas att avtalen finns i utskriven pappersversion för att konventionens krav ska vara uppfyllt. Mot bakgrund av den digitalisering som fort-löpande omfattar allt fler områden måste kravet på tillgänglighet anses uppfyllt genom att elektroniska versioner på t.ex. CD-skivor eller rederiets intranät finns att tillgå på fartygen.

Regeringen föreslår således att ett tillägg görs i sjömanslagen med det innehållet att tillämpliga kollektivavtal ska finnas även på engelska på fartyg som används i internationell fart. Därmed är konventionens krav uppfyllt.

6.2.2 Övriga bestämmelser

Utredningen har bedömt att övriga bestämmelser om anställningsför-hållanden i kapitel 2 i konventionen är uppfyllda genom befintliga regler i svensk författning och kollektivavtal. Regeringen delar denna bedömning.

6.3 Bostäder, rekreationsmöjligheter, mat och förplägnad

Sjöarbetskonventionens bestämmelser om bostäder och rekreations-möjligheter som återfinns i kapitel 3 har redan sina motsvarigheter i svensk lag. Däremot saknas vissa bestämmelser med anknytning till mat och förplägnad.

6.3.1 Mat anpassad till kulturell och religiös bakgrund

Regeringens förslag: Maten ombord ska vara anpassad till besättningsmedlemmarnas olika kulturella och religiösa bakgrunder.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Livsmedelsverket* anser att även kravet på att maten ska ha lämpligt näringsvärde bör läggas till i den föreslagna bestämmelsen. Verket menar att begreppet näringsvärde inte ska uppfattas som liktydigt med att kosten ombord ska vara av fullgod kvalitet.

Skälen för regeringens förslag: I regel 3.2.1 i sjöarbetskonventionen föreskrivs att fartyg ska medföra och servera mat och dricksvatten av lämplig kvalitet, näringsvärde och kvantitet som är tillräcklig för fartygets behov och är anpassat till olika kulturella och religiösa bakgrunder. I 4 kap. 5 och 6 §§ fartygssäkerhetslagen (2003:364) finns bestämmelser om mat och vatten ombord. Dessa bestämmelser motsvarar kraven i regel 3.2.1 förutom i fråga om kravet om hänsyn till olika kulturella och religiösa bakgrunder. I likhet med utredningen anser

regeringen att ett tillägg med sådan innebörd bör göras i fartygssäkerhetslagen.

Livsmedelsverket har påtalat att begreppen ”näringsvärde” och ”fullgod kvalitet” inte är liktydliga och att ett tillägg därför bör göras i lagen. Regeringen konstaterar att regel 3.2.1 visserligen är formulerad som att maten ska uppfylla tre olika kriterier – ”lämplig kvalitet” (*kursiv*. här), ”näringsvärde” och ”kvantitet”. I 4 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen föreskrivs redan i dag att kosten ska vara tillräcklig och av ”fullgod kvalitet” (*kursiv*. här). Fartygssäkerhetslagens krav på matens kvalitet synes i vart fall inte vara lägre än konventionens. I kriteriet ”fullgod kvalitet” måste rimligtvis, enligt regeringens uppfattning, ligga att maten innehåller lämpligt näringsvärde.

6.3.2 Utbildning, certifikat och ålderskrav för fartygskockar

I konventionen finns bestämmelser om att sjömän som är anställda som fartygskockar med ansvar för matlagning ska vara utbildade, kvalificerade och ha befunnits kompetenta för sin befattning ombord. Vidare att de ska anses behöriga endast om de antingen tjänstgjort till sjöss under en viss tid eller avlagt examen som kock. När det gäller fartyg som framförs med en besättning om mindre än tio är kraven något lättare. Här gäller att alla som hanterar livsmedel i köket ska vara utbildade eller instruerade på områden som innefattar livsmedels- och personlig hygien och handhavande och förvaring av livsmedel ombord.

Vidare finns en bestämmelse om att ingen sjöman som inte fyllt 18 år får vara anställd, sysselsatt eller arbeta som fartygskock.

För att uppfylla dessa konventionskrav behöver de svenska bestämmelserna ändras. Ändringarna kan dock ske på lägre författningsnivå än i lag varför några förslag härom inte lämnas i denna proposition.

6.4 Hälso- och sjukvård, särskilt tandvård

Kapitel 4 i konventionen är omfattande och behandlar områdena hälso- och sjukvård, välfärd och social trygghet. Den inledande delen i konventionskapitlet, regel 4.1, handlar om sjuk- och tandvård ombord och i land och syftar till att skydda sjömannens hälsa samt att tillförsäkra dem snabb tillgång till vård.

6.4.1 Gällande svenska regler om sjukvård och tandvård

Rätten till vårdförmåner i Sverige regleras främst genom hälso- och sjukvårdslagen (1982:763) och tandvårdslagen (1985:125).

Med hälso- och sjukvård avses enligt 1 § hälso- och sjukvårdslagen (HSL) åtgärder för att medicinskt förebygga, utreda och behandla sjukdomar och skador. Med tandvård avses enligt 1 § tandvårdslagen åtgärder för att förebygga, utreda och behandla sjukdomar och skador i munhålan. Enligt 3 § HSL och 5 § tandvårdslagen ska landstingen erbjuda hälso- och sjukvård och tandvård till dem som bor i landstingets

område. Landstingen ska, enligt 4 respektive 6 §§ erbjuda dem som inte är bosatta inom området omedelbar hälso- och sjukvård respektive omedelbar tandvård.

För sjömän finns dessutom bestämmelser i sjömanslagen (1973:282) som reglerar bl.a. förhållanden när sjöman är sjuk eller har skadats.

I socialförsäkringsbalken (SFB) regleras främst frågor om ersättningar vid olika arbetshinder, t.ex. på grund av sjukdom eller ålderdom. Inom EU-rätten förekommer bestämmelser som reglerar vilket lands sociala trygghetssystem som migrerande EU-medborgare ska omfattas av. Denna EU-rättsliga reglering finns främst i EG-förordningen nr 883/2004 om samordning av de sociala trygghetssystemen⁶.

6.4.2 Konventionens bestämmelser om sjuk- och tandvård

I regel 4.1.1 och 4.1.2 i konventionen föreskrivs att varje medlemsstat ska se till att alla sjömän på fartyg som för dess flagg omfattas av fullgoda hälsoskyddsåtgärder och har snabb tillgång till god sjukvård när de tjänstgör ombord samt att tillgången är i princip kostnadsfri. Vidare ska, enligt regel 4.1.3, sjömän ombord på fartyg inom medlemsstatens territorium ges tillgång till medlemsstatens sjukvårdsresurser i land om sjömännen behöver omedelbar sjukvård.

I standard A4.1.1 anges närmare att medlemsstaterna ska vidta åtgärder för att se till att sjömännen har tillgång till hälso- och sjukvård, inklusive vad som på engelska benämns ”essential dental care”. Åtgärderna ska bl.a. säkerställa att sjömännen ges hälso- och sjukvård som i största möjliga utsträckning är jämförbar med det skydd och den vård som vanligen finns för landbaserad personal, att hälso- och sjukvården är kostnadsfri i den mån det är förenligt med medlemsstatens nationella lagstiftning samt att den inte är begränsad till att avse behandling av sjuka eller skadade utan också omfattar förebyggande åtgärder.

Kraven i regel 4.1.1 och 4.1.3 är delvis uppfyllda genom 4 § HSL respektive 6 § tandvårdslagen tillsammans med 37 § sjömanslagen. I sistnämnda bestämmelse pekas befälhavaren ut som den som ska sörja för att sjuk eller skadad sjöman, som har befattning på fartyg, erhåller betryggande vård ombord eller i land. Vården omfattar också bl.a. läkarbehandling och läkemedel. Om sjömannen är sjuk eller skadad under väntetid vilar ansvaret på arbetsgivaren. Med väntetid avses sådan del av anställningstiden under vilken sjömannen inte har befattning på fartyg men utför arbete för arbetsgivarens räkning eller står till dennes förfogande. Ytterligare bestämmelser finns i Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJOFS 2000:21) om sjukvård och apotek på fartyg.

De nämnda bestämmelserna uppfyller således konventionens krav såvitt avser sjuk eller skadad sjöman. När det gäller nödvändig tandvård finns dock endast bestämmelsen i 6 § tandvårdslagen som föreskriver att landstingen ska erbjuda dem som visats i landstingskommunen utan att vara bosatta där omedelbar tandvård, se närmare nästa avsnitt.

⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 883/2004 av den 29 april 2004 om samordning av de sociala trygghetssystemen (EUT L 166, 30.4.2004 s. 1, Celex 32004R0883).

Regeringens förslag: Befälhavaren ska sörja för att en sjöman som har befattning på ett fartyg som inte uteslutande går i inre fart, får oundgänglig tandvård.

Arbetsgivaren ska betala kostnaden för oundgänglig tandvård.

Utredningens förslag: Bestämmelserna skiljer sig begrepps-, utformnings- och dispositionsmässigt något från regeringens.

Remissinstanserna: *Stockholms universitet – Institutet för sjö- och transporträtt* anser att översättningen av ”essential dental care” till ”akut tandvård” är missvisande och att det i stället är ”nödvändig tandvård” som avses i konventionen. Enligt *Socialstyrelsen* bör begreppet vidgas till att innefatta även sådan tandvård som inte kan anstå eftersom även en måttlig fördröjning av behandlingen kan medföra allvarliga följder ur ett odontologiskt perspektiv. *Sjöfartens Arbetsgivareförbund (SARF)* önskar ett klargörande av huruvida även eventuella transportkostnader ska ersättas av arbetsgivaren.

Skälen för regeringens förslag

Rätt till oundgänglig tandvård

Som beskrivits i avsnitt 6.4.2 framgår av standard A4.1.1 att hälso- och sjukvård innefattar även ”essential dental care”. Någon motsvarighet till 37 § sjömanslagen (1973:282) om att befälhavaren ska sörja för att sjuk eller skadad sjöman får betryggande vård ombord eller i land finns inte när det gäller sjöman i behov av sådan tandvård. Regeringen delar utredningens uppfattning att en bestämmelse måste införas för att Sverige ska uppfylla konventionens krav när det gäller tandvård. Bestämmelsen bör ha samma utformning som 37 § som innebär att befälhavaren pekas ut som den som ska sörja för att sjömannen får tandvården.

För att inte gå utöver konventionens tillämpningsområde bör bestämmelsen begränsas till att avse sjöman på fartyg som inte uteslutande går i inre fart. I avsnitt 5.3.3 redovisas förslaget att införa en bestämmelse i 3 § sjömanslagen med en definition av vad som avses med inre fart i lagen. Vidare bör, som utredningen föreslagit, bestämmelsen placeras i en ny paragraf, 37 a §.

Stockholms universitet – Institutet för sjö- och transporträtt liksom *Socialstyrelsen* har haft synpunkter på förslaget att översätta ”essential dental care” till ”akut tandvård”. Regeringen anser att synpunkterna är välgrundade. *Lagrådet* har ansett det olämpligt att använda begreppet ”nödvändig tandvård” eftersom det finns i andra författningar där det har en annan innebörd. Regeringen föreslår därför i stället begreppet ”oundgänglig tandvård”. Den faktiska skillnaden mellan sådan tandvård och akut tandvård ska dock inte tillmätas för stor betydelse. Fortfarande avses en vård som inte kan anstå utan besvärliga följder.

Av regel 4.1.2 framgår att sjömännens tillgång till hälso- och sjukvård enligt punkt 1, dvs. hälso- och sjukvård inklusive nödvändig tandvård, ska vara i princip kostnadsfri. Att arbetsgivaren ska betala kostnaden för vården av sjuk eller skadad sjöman regleras i 38 § sjömanslagen. Någon motsvarande bestämmelse som gäller tandvård finns däremot inte. För att uppfylla konventionens bestämmelse bör således ett tillägg göras i lagen med den innebörden att arbetsgivaren ska betala kostnaden även för oundgänglig tandvård för sjöman som har befattning på sådant fartyg som avses i 37 a §.

Regeringens förslag skiljer sig språkligt något från utredningens. Genom att bestämmelsen placeras i en egen paragraf, 38 a §, uppnås dessutom bättre överensstämmelse med lagens övriga disposition.

Sjöfartens Arbetsgivareförbund (SARF) har undrat huruvida eventuella transportkostnader ska ersättas av arbetsgivaren. Regeringen finner inget stöd för en sådan tolkning av konventionen och konstaterar att i förarbetena till 38 § sjömanslagen (prop. 1973:40 s. 164) talas enbart om kostnader för erforderlig ”sjukvård”. Härmed avses rimligtvis debitering av sjukvårdsavgift o.dyl. För det fall även kringkostnader i form av t.ex. transportkostnader skulle omfattas torde detta ha omnämnts särskilt. Det finns inte skäl till annan bedömning när det gäller tandvårdskostnadernas omfattning.

6.5 Redarens ansvar för lön vid sjömäns sjukdom och skada

Regel 4.2 i konventionens kapitel om hälso- och sjukvård, välfärd och social trygghet handlar om redarens ansvar för lön och kostnader vid sjömäns sjukdom och skador. Bestämmelserna syftar till att säkerställa att sjöman är skyddade mot ekonomiska konsekvenser av sjukdom, skada eller dödsfall som har samband med anställningen.

6.5.1 Gällande svenska regler om sjömäns ersättning vid sjukdom

Enligt det allmänna sjukförsäkringssystemet har arbetstagare rätt att vid sjukdom behålla lön och andra anställningsförmåner (sjuklön). Detta regleras i lagen (1991:1047) om sjuklön, härefter SjLL. Enligt SjLL utges sjuklön under 13 dagar efter den inledande karensdagen vilket arbetsgivaren är skyldig att betala. Sjuklönen uppgår till 80 procent av anställningsförmånerna. I 1 § SjLL anges att lagen inte inskränker den rätt till sjuklön som kan finnas enligt någon annan lag.

Efter den period då arbetsgivaren är skyldig att betala sjuklön har arbetstagaren rätt till sjukpenning från Försäkringskassan enligt socialförsäkringsbalken (SFB). Utöver sjukpenningen kan kompletterande ersättningar utges i form av t.ex. kollektivavtalade försäkringar.

I sjömanslagen finns bestämmelser om sjömäns rätt till ersättning vid sjukdom eller skada. Dessa bestämmelser är således en specialreglering i

förhållande till SjöLL och SFB. Härutöver finns kollektivavtalsreglerade förmåner för sjömän. Prop. 2011/12:35

Den aktuella bestämmelsen i sjömanslagen, 34 §, är dispositiv såttillvida att det är tillåtet att avtala om utvidgade förmåner för arbetstagaren (prop. 1973:40 s. 162). Enligt gällande kollektivavtal på området har arbetstagarna rätt till lön under sjukdom i upp till 150 dagar, beroende på hur länge de varit anställda i rederiet. Därefter får sjömannen sjukpenning från Försäkringskassan enligt de allmänna reglerna om sjukförsäkring.

6.5.2 Konventionens bestämmelser om sjuklön

I standard A4.2.3 finns bestämmelser om att redaren ska betala sjuklön, när sjukdom eller skada leder till sjömannens arbetsoförmåga. Enligt A4.2.3 a) ska full lön betalas så länge den skadade eller sjuka personen är kvar ombord eller till dess denne rest hem, och enligt A4.2.3 b) ska full eller partiell lön betalas till sjömannen enligt föreskrifterna i nationella lagar eller andra författningar eller kollektivavtal från den tidpunkt sjömannen rest hem eller sattes i land fram till tillfrisknandet eller till dess han eller hon är berättigad till kontant ersättning enligt medlemsstatens lagstiftning, om detta inträffar tidigare.

I standard A4.2.4 anges vidare att medlemsstaten i lag eller förordning kan begränsa redarens ansvar för att betala lön helt eller delvis för sjömän som inte är ombord till en tid som inte får understiga 16 veckor, dvs. 112 dagar, från den dag skadan uppstod eller sjukdomen började.

Härutöver finns en bestämmelse i anvisning B4.2.2 enligt vilken det i nationella lagar eller andra författningar får föreskrivas att en redare inte längre ska svara för *kostnaderna* för sjuk eller skadad sjöman från den tidpunkt då förmåner kan utgå från ett system med obligatorisk sjukförsäkring, obligatorisk olycksfallsförsäkring eller arbetstagarersättning för olyckor. Utredningen har beaktat denna bestämmelse även i samband med frågan om *lön* vid arbetsoförmåga.

6.5.3 Utredningens tolkning av konventionen

Utredningen har i sitt betänkande föreslagit en ändring i sjömanslagen med den innebörden att redaren ska betala lön under minst 112 dagar, för sjöman som har sjukdom eller skada när han lämnar befattning på fartyg för vilka konventionen gäller.

Utredningen konstaterar dock att konventionens reglering av frågan om sjuklön inte är helt klar, och anför att tolkningen av konventionen kan ifrågasättas. Den oklarhet som utredningen syftar på är förhållandet mellan standard A4.2.3 b) och anvisningen B4.2.2 å ena sidan och standard A4.2.4 å andra sidan. De förra bestämmelserna tycks medföra att redarens skyldighet att betala lön kan upphöra vid den tidpunkt då medlemsstatens socialförsäkringssystem ger sjömannen rätt till ersättning från detta. Den senare bestämmelsen synes i stället innebära att den tid, under vilken redaren ska betala lön till sjuk eller skadad sjöman som inte

längre är ombord, inte får begränsas i nationell lagstiftning till en tid som understiger 112 dagar. Prop. 2011/12:35

6.5.4 Sjömanslagens bestämmelser om sjuklön – prop. 2009/10:161

Vid tiden för betänkandets avlämnande hade 34 § sjömanslagen en lydelse som innebar att lön utgick till sjöman när denne hade befattning på fartyg, även om han var arbetsförmögen på grund av sjukdom eller skada. Vidare att lönen utgick under ett visst antal dagar – 60 respektive 30 beroende på utrikes eller inrikes fart – från den dag sjömannen lämnade befattning om han då hade sjukdom eller skada och var arbetsförmögen på grund därav.

I prop. 2009/10:161, som beslutades i mars 2010, föreslogs ändringar i bl.a. 34 § sjömanslagen med den innebörden att för sjöman på fartyg som inte uteslutande går i inre fart, behålls rätten till lön *så länge sjömannen är ombord*. För tid därefter ska sjömannen ha rätt till ersättning enligt SjLL och SFB. För sjöman i inre fart togs bestämmelserna om lön enligt sjömanslagen bort, vilket innebar att dessa sjöman i stället skulle uppbära ersättning enligt de allmänna sjukförsäkringsreglerna i SjLL och SFB.

Syftet med de föreslagna ändringarna var att likställa sjuklöneförhållandena mellan sjöman i inre fart och landanställda, eftersom de historiska skillnaderna i arbetsförhållandena mellan sjöman och landanställda inte längre kunde anses föreligga såvitt gällde sjöman i inre fart. Därför skulle ersättning utgå enligt det allmänna försäkringsystemet för dessa sjöman (a.prop. s. 21 ff).

Eftersom sjöarbetskonventionen redan hade antagits när propositionen utarbetades och beslutades togs även konventionens bestämmelser i beaktande. Regeringen gjorde därvid den bedömningen att konventionens bestämmelser om sjuklön rimligen måste förstås så att standard A4.2.4 om skyldighet för redaren att betala lön i minst 112 dagar, endast kan avse den situationen när en stat inte har något sjukersättningssystem med ersättning från det allmänna. I annat fall skulle inte bestämmelsen i A4.2.3 b) fylla någon funktion (a.prop. s. 27).

Ändringarna i sjömanslagen trädde i kraft den 1 februari 2011.

6.5.5 Är konventionens krav avseende sjömäns sjuklön uppfyllt?

<p>Regeringens bedömning: Konventionens bestämmelser om lön vid sjukdom (arbetsförmåga) är uppfyllda genom nuvarande bestämmelser i svensk rätt.</p>

Utredningens förslag: Överensstämmer inte med regeringens bedömning. Utredningen föreslog en ändring i sjömanslagen (1973:282) med den innebörden att sjömännen har rätt till lön under minst 112 dagar när de lämnar befattningen på fartyget.

Remissinstanserna: *Sjöfartens Arbetsgivareförbund (SARF)* önskar ett klargörande av innebörden i konventionstexten.

Skälen för regeringens bedömning: Det grundläggande syftet med regel 4.2 är att se till att sjömän är skyddade mot ekonomiska förluster på grund av sjukdom eller skada i samband med deras anställning. För Sveriges del uppnås syftet genom bestämmelsen i 34 § sjömanslagen som ger sjömän på fartyg som inte uteslutande går i inre fart rätt till lön enligt sjömanslagen så länge sjömannen är kvar ombord, och genom de allmänna sjukförsäkringsregler som berättigar till ersättning för tid därefter. Såsom konstaterades i prop. 2009/10:161 är konventionens krav enligt standard A4.2.3 b) därmed uppfyllt, se närmast föregående avsnitt.

Regeringen vidhåller således sin tidigare uppfattning om hur konventionens krav måste förstås. Denna uppfattning överensstämmer inte med utredningens tolkning att rätt till lön enligt sjömanslagen måste utgå under minst 112 dagar innan det allmänna sjukförsäkringssystemet träder in. Såsom beskrivits i avsnitt 6.5.3 anförde utredningen dock att dess tolkning kan ifrågasättas.

Regeringens uppfattning innebär att sjömanslagen inte behöver ändras för att konventionens krav på sjuklön ska vara uppfyllda i svensk rätt.

6.6 Redarens ansvar för sjukvårdskostnader m.m.

Regel 4.2 innehåller, som beskrivits inledningsvis i avsnitt 6.5, även bestämmelser om redarens ansvar för kostnader vid sjömannens ohälsa. Bestämmelserna behandlas i detta delavsnitt.

6.6.1 Rätt till ersättning för kostnader för sjukvård i visst antal dagar

Regeringens förslag: Om en sjöman har en sjukdom eller en skada när han eller hon lämnar befattning på fartyg ska arbetsgivaren betala kostnader för vård under högst 112 dagar om sjömannen vårdas i ett annat land än det där han eller hon är bosatt och fartyget inte uteslutande går i inre fart.

Utredningens förslag: Överensstämmer inte med regeringens. Utredningens förslag innebar ett större kostnadsansvar för arbetsgivaren än vad sjöarbetskonventionen kräver.

Remissinstanserna: Endast *Sjöfartens Arbetsgivareförbund (SARF)* berör frågan och uttalar därvid att det inte motsätter sig förslaget.

Skälen för regeringens förslag: I standard A4.2.1 a) föreskrivs att redare ska svara för de kostnader som uppstår för sjömän som arbetar på deras fartyg till följd av sjukdom och skada från den dag tjänstgöringen påbörjas till den dag de anses vederbörligen hemsända, eller som härrör från deras anställning mellan dessa datum. Enligt standard A4.2.2 kan nationella lagar eller andra författningar begränsa redarens ansvar för att betala kostnaderna för sjukvård, kost och logi till en period som dock inte får understiga 16 veckor från den dag skadan uppstod eller sjukdomen började.

I den svenska lagstiftningen regleras frågan i 38 § sjömanslagen (1973:282). Bestämmelsen är uppdelad i kostnadsansvar för vård under

den tid sjömannen har befattning på fartyg och för vård under tiden därefter om sjömannen var sjuk eller skadad när han lämnade befattningen. En sjöman anses lämna sin befattning när han eller hon inte tjänstgör på fartyget.

I 38 § första stycket föreskrivs att arbetsgivaren ska bestrida kostnaden för vård av sjuk eller skadad sjöman, *som har befattning på fartyg*. Någon begränsning i tid anges inte i detta fall. I förarbetena till sjömanslagen (prop. 1973:40, s. 163–164) anges att så länge sjömannen har befattning ombord på fartyget bestrids kostnaden för all erforderlig sjukvård av arbetsgivaren. I denna del motsvarar således den svenska lagstiftningen det som konventionen kräver. I nämnda proposition (a.a., s. 164) förklaras vidare att också om sjömannen *lämnar befattningen* bör han, under en begränsad tid därefter, få fri sjukvård på arbetsgivarens bekostnad. I 38 § andra stycket sjömanslagen regleras således arbetsgivarens skyldighet att bestrida kostnaderna i de fall sjömannen har sjukdom eller skada när han lämnar befattning på fartyg eller när han får sjukdom eller skada under väntetid. Kostnadsansvaret sträcker sig då högst 42 dagar eller, om sjömannen vårdas i annat land än det där han är bosatt, under högst 84 dagar. Eftersom konventionen föreskriver ett kostnadsansvar endast till och med den dag sjömannen anses vederbörligen hemsänd, är den svenska bestämmelsen mer generös för sjömannen i de fall vårdkostnaderna avser tid i det land där han eller hon är bosatt. Arbetsgivarens kostnadsansvar fortgår ju härvid under totalt 42 dagar. I propositionen (a.a., s. 164) anges också att detta gäller oavsett om sjömannen stannar kvar i anställningen eller inte när han lämnar befattningen på fartyget. Eftersom artikel 19.8 i ILO:s stadga föreskriver att antagandet av en ny konvention eller ett medlemslands ratifikation inte anses påverka någon lag som tillerkänner berörda arbetstagare mer gynnsamma villkor än de som föreskrivs i konventionen, bör inte 38 § andra stycket ändras i denna del. Regeringen konstaterar således att konventionens krav är mer än väl uppfyllt härvidlag och bortser därmed från utredningens förslag som ålade ett större kostnadsansvar för arbetsgivaren.

När det däremot gäller en sjöman som under sin sjukdom eller skada vårdas i ett annat land än det där han eller hon är bosatt är förhållandet annorlunda. I den situationen kan sjömannen inte anses vederbörligen hemsänd än vilket innebär att konventionens krav med kostnadsansvar under 16 veckor, dvs. 112 dagar, sträcker sig längre än sjömanslagens 84 dagar. Bestämmelsen i 38 § andra stycket sjömanslagen bör således ändras från 84 dagar till högst 112 dagar som arbetsgivaren ska betala kostnader för vård av sjömannen. Det bör noteras att av förarbetena framgår att praxis har tolkats så att en sjöman, som hemsänds från utlandet för fortsatt vård i hemlandet, vid hemkomsten kan komma i åtnjutande av vård på arbetsgivarens bekostnad under den tid som återstår av stadgade tolv veckor, dvs. 84 dagar (a.prop. s. 164). Det innebär att arbetsgivarens kostnadsansvar även täcker in resan hem vilket i sin tur innebär en överensstämmelse med konventionens krav på ”vederbörligen hemsänd”.

Det bör noteras att diskussionen om oklara bestämmelser och tolkningssvårigheter från närmast föregående avsnitt om sjömannens rätt till lön vid arbetsoförmåga inte aktualiseras här, trots att de båda situa-

tionerna regleras under samma standard A4.2 om redarens ansvar. Någon bestämmelse som motsvarar A4.2.3 (b), som handlar om begränsning av redarens ansvar att betala *lön* till dess sjömannen är berättigad till ersättning enligt den berörda medlemsstatens lagstiftning, finns inte när det gäller redarens ansvar för *kostnader* för sjukvård m.m. Visserligen finns den tidigare nämnda bestämmelsen i anvisningarna i del B (B4.2.4) vilken utredningen behandlat såsom tillhörande bestämmelserna om lön, inte kostnader för sjukvård. Oavsett vilken reglering i del A som bestämmelsen kompletterar, kan regeringen emellertid konstatera dels att den återfinns i del B av koden som inte är bindande, dels att om regeringen ändå skulle välja att beakta den, skulle det innebära en mindre gynnsam situation för sjömännen än vad som gäller enligt A4.2.2.

6.7 Social trygghet

Regel 4.5 i konventionen handlar om socialförsäkring och syftar till att säkerställa att sjömännen får tillgång till socialförsäkringsskydd. Enligt de närmare föreskrifterna i regel 4.5.2 och 4.5.3 åtar sig varje medlemsstat att successivt ordna ett fullständigt socialförsäkringsskydd som inte är mindre förmånligt än det som landbaserad personal har.

6.7.1 Gällande svenska regler om socialförsäkring

Bosättningsbaserade och arbetsbaserade förmåner

Bestämmelser om socialförsäkring finns sedan den 1 januari 2011 samlade i socialförsäkringsbalken (SFB). Dessförinnan återfanns bestämmelserna i ett stort antal olika författningar.

Socialförsäkringsförmånerna är enligt 4 kap. 2 § SFB uppdelade i bosättningsbaserade förmåner (5 kap.), arbetsbaserade förmåner (6 kap.) och övriga förmåner (7 kap.).

Enligt 5 kap. 2 § SFB anses en person vara bosatt i Sverige om han eller hon har sitt egentliga hemvist här i landet. Enligt 5 kap. 3 § SFB anses den som kommer till Sverige och kan antas komma att vistas här under längre tid än ett år vara bosatt i landet. Han eller hon har därmed rätt till de bosättningsbaserade förmånerna som utgörs av t.ex. föräldrapenning på grundnivå, handikappersättning, garantipension, efterlevandestöd och bostadsbidrag.

Den som arbetar i Sverige har dessutom rätt till de arbetsbaserade förmånerna som syftar till att täcka inkomstbortfall, se 6 kap. 6 § SFB. Dessa utgörs av bl.a. föräldrapenning på sjukpenningnivå, sjukpenning, aktivitetsersättning, arbetsskadeersättning och inkomstrelaterad efterlevandepension.

Arbete som sjöman

Arbete som sjöman på svenskflaggat handelsfartyg anses enligt 6 kap. 3 § SFB som arbete i Sverige. Det är således flaggstatsprincipen som råder. Detsamma gäller om arbetet utförs i anställning på utländskt

handelsfartyg som en svensk redare hyr i huvudsak obemannat (s.k. bareboat charter), om anställningen sker hos redaren eller hos någon arbetsgivare som redaren har anlitat. Detsamma gäller också anställning hos ägaren till ett svensk handelsfartyg eller hos någon arbetsgivare som anlitats av ägaren, om fartyget hyrs ut till en utländsk redare i huvudsak obemannat. Arbetet som sjöman på ett utländsk handelsfartyg i övriga fall anses inte som arbete i Sverige. Enligt 6 kap. 3 § andra stycket avses med sjöman den som enligt 3 § sjömanslagen (1973:282) ska anses som sjöman.

6.7.2 EU-regler om socialförsäkring

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 883/2004 av den 29 april 2004 om samordning av de sociala trygghetssystemen⁷ trädde i kraft den 1 maj 2010. Syftet med förordningen är, liksom den samtidigt upphävda förordning (EEG) nr 1408/71 av den 14 juni 1971 om tillämpningen av systemen för social trygghet när anställda, egenföretagare eller deras familjemedlemmar flyttar inom gemenskapen⁸, dels att garantera att den som rör sig mellan medlemsländerna är försäkrad i något land, dels att undvika uppkomsten av dubbelförsäkring. Personer ska också ha rätt till intjänade rättigheter när de flyttar till en annan stat. För EES-länderna kommer förordningen 883/2004 att tillämpas genom ett särskilt avtal som förväntas kunna träda i kraft under år 2011. Fram till dess gäller fortfarande förordningen 1408/71. För Schweiz finns ännu inte något särskilt avtal om att tillämpa förordningen 883/2004 varför förordningen 1408/71 fortfarande gäller i förhållande till Schweiz.

Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1231/2010 av den 24 november 2010 om utvidgning av förordning (EG) nr 883/2004 och förordning (EG) nr 987/2009 till att gälla de tredjelandsmedborgare som enbart på grund av sitt medborgarskap inte omfattas av dessa förordningar⁹ är förordningen 883/2004 också tillämplig på tredjelandsmedborgare. För Schweiz gäller dock tills vidare förordningen 859/2003 om tredjelandsmedborgares rättigheter. Förutsättningarna härför är att personen lagligen vistas i en medlemsstat och inte enbart på grund av sitt medborgarskap redan är omfattad av förordningen.

En grundläggande princip i förordning (EG) nr 883/2004 är att en person, på vilken förordningen är tillämplig, ska omfattas av lagstiftningen i endast ett land. Som huvudregel är det arbetslandets lagstiftning som är tillämplig. Det är således arbetslandets nationella regler som träder i kraft för rätten till en socialförsäkringsförmån. Den nationella utformningen av de olika socialförsäkringsförmånerna kan dock variera mellan länderna.

Särskilda regler för sjöman finns i förordningen. För personer anställda ombord på ett fartyg som för en medlemsstats flagg är det detta land (flaggstatens) lagstiftning som är tillämplig enligt förordningen.

⁷ EUT L 166, 30.4.2004 s. 1 (Celex 32004R0883).

⁸ EGT L 149, 5.7.1971 s. 2 (Celex 31971R1408).

⁹ EUT L 344, 29.12.2010 s. 1 (Celex 32010R1231).

Sverige har också träffat bilaterala avtal om social trygghet med vissa länder. I flera av avtalen finns bestämmelser om sjömäns socialförsäkringstillhörighet vilka i samtliga fall bygger på flaggstatsprincipen.

6.7.3 Konventionens bestämmelser

Socialförsäkringsskyddets omfattning

Enligt regel 4.5.1 ska varje medlemsstat se till att alla sjömän har tillgång till socialförsäkringsskydd enligt koden och ska, enligt regel 4.5.2, åta sig att successivt ordna ett fullständigt sådant skydd. I regel 4.5.3 anges att skyddet inte ska vara mindre förmånligt än det som landbaserad personal har.

I standard A4.5.1 räknas de områden upp där det fullständiga socialförsäkringsskyddet ska införas, nämligen hälso- och sjukvård, familjeförmåner, förmåner vid sjukdom, arbetslöshet, ålderdom, arbetsskada och moderskap samt förmåner vid invaliditet och till efterlevande. Skyddet ska komplettera det skydd som ges enligt regel 4.1 om hälso- och sjukvård och 4.2 om redares ansvar. Enligt standard A4.5.2 ska det skydd som varje medlemsstat ska tillhandahålla innefatta minst tre av de nio områden som räknas upp i A4.5.1.

Bosättningsprincipen

Av standard A4.5.3 framgår att varje medlemsstat ska vidta åtgärder för att ge det kompletterande skyddet till alla sjömän som vanligtvis bor på dess territorium. Skyddet får inte vara mindre förmånligt än det som landbaserad personal som bor på dess territorium har. Enligt konventionen är det således bosättningsprincipen som gäller.

Bosättningsprincipen kan dock frångås. I standard A4.5.4 föreskrivs att medlemsstaten genom bi- eller multilaterala avtal eller särskilda regler inom regionala organisation för ekonomisk integration får fastställa andra regler om den socialförsäkringslagstiftning som sjömännen lyder under. Exempel på detta är de rättsakter där frågor reglerats med stöd av EU-kompetens.

6.7.4 Sammanfattning

Enligt sjöarbetskonventionen råder bosättningsprincipen, dvs. lagstiftningen i det land där sjömannen är bosatt ska tillämpas. Enligt svensk rätt gäller enligt SFB att den som arbetar i Sverige är berättigad till de *arbetsbaserade* socialförsäkringsförmånerna. Sjömän som visserligen är bosatta i Sverige men som inte arbetar på ett svenskflaggat fartyg anses inte arbeta i Sverige och har följaktligen bara rätt till de *bosättningsbaserade* förmånerna. För att uppfylla konventionen som föreskriver att alla sjömän som bor på en medlemsstats territorium ska ha ett socialförsäkringsskydd som inte är mindre förmånligt än det som landbaserad personal i det landet har, måste dessa sjömän även få rätt till svenska arbetsbaserade förmåner.

Eftersom undantag får göras från konventionens bosättningsprincip genom t.ex. multilaterala avtal, innebär det emellertid att endast sjömän som arbetar på fartyg från tredjeland berörs. Sjömän som arbetar på fartyg där flaggstaten är ett EU/EES-land, omfattas nämligen i stället av EU-lagstiftningen och därmed av hela socialförsäkringen i flaggstaten. Detsamma gäller för sjömän som arbetar på fartyg vars flaggstat Sverige har ingått ett avtal om social trygghet med. Dessa sjömän omfattas av de delar av socialförsäkringen i flaggstaten som avtalet gäller.

6.7.5 Förslag om utvidgat socialförsäkringsskydd

Regeringens förslag: Arbete som sjömän på ett handelsfartyg från tredjeland ska anses som arbete i Sverige, om sjömannen är bosatt i Sverige och fartyget inte uteslutande går i sådan inre fart som avses i 3 § sjömanslagen (1973:282). Detta gäller inte fiskefartyg och traditionsfartyg.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Regeringens förslag är utformat i enlighet med konventionens tillämpningsområde.

Remissinstanserna: *Försäkringskassan* och *Penstionsmyndigheten* anför att de inte har några synpunkter på förslaget. *Arbetsförmedlingen* noterar att förmåner vid arbetslöshet inte omnämns i betänkandet. *Skatteverket* tillstyrker förslaget men anför också att antalet personer som har rätt till socialförsäkringsförmåner, men för vilka socialavgifter inte kan tas ut på grund av att personerna inte är skattskyldiga i Sverige, kan komma att öka. *Sjöbefälsförbundet* kritiserar förslaget och anför att förslaget innebär att samtidigt som sjömän i inre fart undantas från konventionen anses det befogat att se till att sjömän, som arbetar utanför EU/EES-området eller i ett icke konventionsbundet land, erhåller ett fullt socialförsäkringsskydd genom sitt boende i Sverige. Landbaserad personal som arbetar på motsvarande sätt erhåller inte skydd i Sverige.

Skälen för regeringens förslag: För att uppfylla sjöarbetskonventionens krav på att alla sjömän som vanligtvis bor i Sverige har ett fullständigt socialförsäkringsskydd som inte är mindre förmånligt än det som landbaserad personal har, måste lagstiftningen ändras. I annat fall har inte sjömän som är bosatta i Sverige men som arbetar på tredjelandsflaggat fartyg rätt till de arbetsbaserade svenska socialförsäkringsförmånerna.

Utredningen har prövat olika alternativ för att kunna uppfylla konventionens krav och därvid förordat en ändring i socialförsäkringslagen (1999:799) med den innebörden att för en sjömän som är bosatt i Sverige ska även arbete på utländskt fartyg anses som arbete i Sverige. På så sätt får sjömannen tillgång även till de arbetsbaserade socialförsäkringsförmånerna. Regeringen delar uppfattningen att detta alternativ är det mest ändamålsenliga.

Arbetsförmedlingen har påtalat att förmåner vid arbetslöshet inte omnämns i betänkandet. Regeringen erinrar om att av de nio områden som räknas upp i standard A4.5.1 endast tre behöver omfattas av det fullständiga skyddet för att konventionens krav ska vara uppfyllt, se

avsnitt 6.7.3. *Skatteverket* har anfört att antalet personer som har rätt till socialförsäkringsförmåner, men för vilka socialavgifter inte kan tas ut på grund av att personerna inte är skattskyldiga i Sverige, kan komma att öka. Frågan om uttagande av socialavgifter i internationella förhållanden behandlas dock inte inom ramen för detta lagstiftningsärende. *Sjöbefälsförbundet* har kritiserat förslaget och gjort en jämförelse mellan sjömän i inre fart och sjömän utanför EU/EES-området. Regeringen kan härvid endast konstatera att konventionens krav måste genomföras i svensk rätt, om konventionen ratificeras. Såsom redovisats i avsnitt 5.3.2 anser regeringen inte att konventionen bör tillämpas i större omfattning än den kräver.

Utredningen har föreslagit att arbete på *utländskt* fartyg ska anses som arbete i Sverige. Enligt regeringens uppfattning skulle den definitionen dock även innefatta fartyg flaggade i EU- och EES-länderna, vilket medför att för sjömän som arbetar ombord på sådana fartyg skulle såväl bosättnings- som flaggstatsprincipen komma att gälla, se avsnitt 6.7.2 och 6.7.3. För att undvika dels en situation med parallella lagvalsprinciper för vissa kategorier sjömän, dels koncentrera regleringen till de sjömän som avses bör i stället begreppet fartyg från *tredjeland* användas i författningstexten. För överensstämmelse med dels kravet på kommersiell verksamhet i artikel II punkt 4 i konventionen dels den befintliga terminologin i den paragraf som reglerar området bör dessutom anges att det är fråga om handelsfartyg.

Härutöver bör bestämmelsen preciseras ytterligare för att begränsa personkretsen till de sjömän som konventionen omfattar. För det första bör det anges att det är sjömän som är bosatta i Sverige som avses i den nya bestämmelsen. För det andra bör det anges att det endast är arbete på fartyg som inte uteslutande går i inre fart som omfattas, jfr. avsnitt 5.3.2 och 5.3.3. Enligt *Lagrådet* kan det i och för sig sättas i fråga om det finns tillräckliga skäl för att göra ett sådant undantag. Syftet med förslagen är emellertid endast att införliva sjöarbetskonventionens regler i svensk lagstiftning. Det saknas enligt regeringens uppfattning därför anledning att i detta sammanhang utvidga socialförsäkringsreglerna till vad som ligger utanför konventionen. Vidare bör undantag föreskrivas för fiskefartyg och traditionsfartyg vilka enligt artikel II punkt 4 inte omfattas av konventionen även om de används i kommersiell verksamhet.

Regeringen vill upplysningsvis påminna om att socialförsäkringslagen upphörde att gälla i och med socialförsäkringsbalkens införande den 1 januari 2011, men de aktuella bestämmelserna har överförts oförändrade till balken. Regeringens föreslagna författningsändring avser således socialförsäkringsbalken.

6.8 Sjöarbetscertifikat m.m.

I kapitel 5 i sjöarbetskonventionen finns bestämmelser om medlemsstaternas ansvar för att genomföra och tillämpa de principer och rättigheter som fastställs i artiklarna i konventionen och de särskilda skyldigheter som föreskrivs i kapitel 1–4.

Regeringens förslag: Definitioner av uttrycken sjöarbetscertifikat och försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen införs i fartygssäkerhetslagen.

Ett svenskt fartyg med en bruttodräktighet om minst 500 som används i internationell fart eller i inrikes fart i ett annat land ska ha ett sjöarbetscertifikat och en försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen. Detta gäller inte fiskefartyg, traditionsfartyg eller fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Något uttryckligt undantag för statsfartyg föreslogs dock inte.

Remissinstanserna: *Kustbevakningen* anför att fartyg som förvaltas av myndigheten inte ska omfattas av kraven på sjöarbetscertifikat och försäkran om överensstämmelse. Fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift är normalt undantagna från krav på innehav av certifikat och dokument enligt fartygssäkerhetslagen.

Skälen för regeringens förslag

Flaggstatens ansvar

Regel 5.1 handlar om flaggstatens ansvar och har till syfte att säkerställa att varje medlemsstat fullgör sina skyldigheter enligt konventionen med avseende på fartyg som för statens flagg. Medlemsstaterna ska därför inrätta ett system för inspektion och certifiering av arbetsförhållandena till sjöss och se till att arbets- och levnadsförhållandena för personal på fartyget uppfyller standarderna i konventionen. Ett sjöarbetscertifikat tillsammans med en försäkran om överensstämmelse med konventionen ska därvid utgöra ett tillräckligt bevis vid första påseendet, s.k. prima facie-bevis, för att medlemsstaten har inspekterat det fartyg som bär dess flagg liksom att konventionens krav har uppfyllts i den omfattning certifikatet visar.

Definitioner

Av regel 5.1.3.3 framgår att ett sjöarbetscertifikat utgör ett intyg över att sjömännens arbets- och levnadsförhållanden på fartyget har varit föremål för tillsyn och att kraven i nationella lagar och andra författningar är uppfyllda. En försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen består, enligt standard A5.1.3.10, av två delar, en som upprättas av den behöriga myndighet som inspekterat fartyget och en som redaren ska upprätta. Denna försäkran ska bifogas certifikatet.

Dokumentet sjöarbetscertifikat och försäkran om överensstämmelse med konventionen finns i dag inte reglerade i svensk rätt. I fartygssäkerhetslagen (2003:364) finns dock föreskrifter om de andra certifikat som krävs för fartyget, t.ex. fartcertifikat och fribordscertifikat.

Regeringen finner i likhet med utredningen att det är lämpligt att i fartygssäkerhetslagen införa bestämmelser där begreppen sjöarbetscertifikat och försäkran om överensstämmelse med konventionen definieras. *Lagrådet* har påtalat att för att definitionen av sjöarbetscertifikat ska överensstämma med regel 5.1.3.3 bör definitionen kompletteras med att fartyget har uppfyllt inte bara de krav på arbets- och levnadsförhållanden som följer av fartygssäkerhetslagen (2003:364) och sjömanslagen (1973:282) utan även av mönstringslagen (1983:929) och lagen (1998:958) om vilotid för sjömän samt av föreskrifter som har meddelats med stöd av lagarna. Regeringen delar denna uppfattning och föreslår en sådan lydelse av bestämmelsen.

Utfärdande eller förnyelse av certifikat

Ett sjöarbetscertifikat ska enligt regel 5.1.3.6 utfärdas eller förnyas när det efter en tillsynsförretning har konstaterats att ett fartyg uppfyller eller fortsätter att uppfylla kraven i konventionen. Certifikatet ska registreras i ett register som ska vara tillgängligt för allmänheten. Enligt regel 5.1.3.3 ska fartyget också medföra och bevara certifikatet.

I regel 5.1.3.1 föreskrivs att bestämmelserna om certifikat och försäkran är tillämpliga på fartyg med en bruttodräktighet om minst 500 som används i internationell sjöfart eller som för en medlemsstats flagg och opererar från en hamn, eller mellan hamnar, i ett annat land. Om redaren gör en framställning därom ska bestämmelserna även tillämpas på fartyg av samma storlek som inte går i internationell fart. Med internationell fart avses enligt samma regel sjöfart från ett land till en hamn utanför det landet.

I 2 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen finns bestämmelser om att ett fartyg ska ha de certifikat som anges i lagen eller i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Ett certifikat ska visa att fartyget vid en besiktning före utfärdandet av certifikatet motsvarade föreskrivna krav. I 3 kap. samma lag finns bestämmelser om krav för användning av fartyg, bl.a. att det ska ha vissa certifikat.

Såsom utredningen föreslagit bör tillägg göras i fartygssäkerhetslagen där krav på innehav av sjöarbetscertifikat och försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen föreskrivs. Eftersom konventionen inte är tillämplig på fiskefartyg eller traditionsfartyg, vilket däremot fartygssäkerhetslagen är, bör tilläggen innehålla undantag för dessa fartygstyper. Utformningen av regeringens förslag avviker något från utredningens.

Kustbevakningen har anfört att dess fartyg bör undantas från kravet på certifikat och försäkran. Utredningen har inte heller föreslagit certifikatskrav för dessa fartyg utan synes ha ansett att de inte faller in under kriterierna i regel 5.1.3.1. Regeringen har i avsnitt 5.3.1 bedömt att statsfartyg över huvudtaget inte bör omfattas av konventionens bestämmelser. Ett uttryckligt undantag från kraven på sjöarbetscertifikat och överensstämmelse med sjöarbetskonventionen bör föreskrivas.

Av Transportstyrelsens föreskrifter om tillsyn (TSFS 2009:2) framgår att ombord på fartyget ska finnas bl.a. de certifikat och övriga dokument som har utfärdats för fartyget. Konventionens bestämmelse om att fartyget ska medföra och bevara sjöarbetscertifikat och försäkran om överensstämmelse föranleder därför inget tillägg i befintliga författningar.

6.8.2 Tillsyn av svenska fartyg

Regeringens förslag: Transportstyrelsen utövar tillsyn över arbets- och levnadsförhållandena ombord. Tillsynen avser, förutom fartygssäkerhetslagen, även sjömanslagen, arbetsmiljölagen, mönstringslagen och lagen om vilotid för sjömän samt föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa lagar.

Bestämmelser om tillsyn finns i fartygssäkerhetslagen.

Utredningens förslag: Överensstämmer inte med regeringens. Utredningen lämnade inget förslag när det gäller omnämmandet av de författningar som tillsynen avser.

Remissinstanserna: Inga synpunkter har framförts.

Skälen för regeringens förslag

Tillsyn över arbets- och levnadsförhållandena ombord

Transportstyrelsen utövar i dag tillsyn enligt fartygssäkerhetslagen och enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen när det gäller fartyget och dess utrustning och drift m.m., säkring av last som ännu inte har förts ombord, rederiers säkerhetsorganisation och arbetsmiljön ombord. I tillsynen ingår såväl den inledande besiktningen, som kan leda fram till att certifikat utfärdas, som därefter följande besiktnings- och kontroller för att se till att gällande föreskrifter efterlevs liksom för att förnya certifikaten. Tillsynen omfattar även inspektioner vilka görs när tillsynsmyndigheten finner det motiverat.

När det gäller sjöarbetskonventionen föreskrivs i standard A5.1.3.1 och A5.1.2.3 att det utfärdade certifikatet gäller i högst fem år och att det ska gälla med förbehåll för en mellanliggande inspektion inom viss tid. Den mellanliggande inspektionen ska vara lika omfattande och grundlig som den som görs för att förnya certifikatet.

Det är naturligt att Transportstyrelsen tilldelas detta nya tillsynsansvar i linje med en av sina huvuduppgifter att vara tillsynsmyndighet inom transportområdet.

Vilka förhållanden blir föremål för tillsyn?

I standard A5.1.3.1 hänvisas till tillägg A5-1 till konventionen där de förhållanden som måste besiktigas och konstateras uppfylla konventionens krav i nationella lagar och andra författningar räknas upp. Det är

fråga om minimiålder, läkarintyg, sjömännens utbildning och kvalifikationer, sjömännens anställningsavtal, användning av privata rekryterings- och förmedlingskontor, arbetstid och vilotid, bemanningsnivåer, bostäder och rekreativsmöjligheter ombord, mat och förplägnad, skydd av hälsa och säkerhet samt förebyggande av olyckor, sjukvård ombord, rutiner för klagomål ombord och utbetalning av löner.

Förslag

I likhet med utredningen föreslår regeringen ett tillägg i 5 kap. 1 § första stycket fartygssäkerhetslagen som innebär att Transportstyrelsens tillsyn även ska omfatta arbets- och levnadsförhållandena ombord. *Lagrådet* har föreslagit att av förenklings-skäl kan tillägget avseende arbets- och levnadsförhållandena ombord sammanföras med den nuvarande punkten 4 om arbetsmiljön ombord. Regeringen instämmer i och för sig i förenklingsresonemanget men föredrar av tydlighetsskäl att placera bestämmelsen om det nya tillsynsområdet i en egen punkt.

I Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:2) om tillsyn inom sjöfartsområdet finns de närmare föreskrifterna om den tillsyn som styrelsen utövar i dag. Föreskrifterna stöder sig på bemyndiganden i fartygssäkerhetslagen och fartygssäkerhetsförordningen (2003:438). De närmare föreskrifter som krävs för att uppfylla konventionens krav angående tillsynens innehåll, certifikatets giltighetstid m.m. meddelas lämpligast på samma sätt.

I 5 kap. 1 § tredje stycket anges att i frågor som avser arbetsmiljön ska tillsynen också avse att arbetsmiljölagen (1977:1160), lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och föreskrifter meddelade med stöd av dessa lagar följs. *Lagrådet* har påpekat att det på motsvarande sätt bör anges att tillsynen över arbets- och levnadsförhållandena ombord ska avse nämnda lagar samt även sjömanslagen (1973:282) och mönstringslagen (1983:929). Regeringen delar denna uppfattning och följer *Lagrådets* förslag till utformning av tredje stycket.

I sjömanslagen (1973:282) bör införas en ny paragraf som anger att bestämmelser om tillsyn finns i fartygssäkerhetslagen. Detta eftersom sjömanslagen inte innehåller några bestämmelser om tillsyn, men däremot om förhållanden som ska ingå i tillsynen av sjömännens arbets- och levnadsförhållanden ombord.

6.8.3 Inspektion av utländska fartyg

En medlemsstat får inspektera alla utländska fartyg som i sin normala verksamhet eller av driftstekniska skäl angör en hamn i medlemsstaten. Inspektionen får ske i syfte att granska efterlevnaden av sjöarbetskonventionens krav avseende sjömännens arbets- och levnadsförhållanden. Även fartyg som är registrerade i en stat som inte ratificerat konventionen får inspekteras. Bestämmelser om detta finns i artikel V punkt 4 och regel 5.2.1 i konventionen. Vidare anges i regel 5.2.2 att varje medlemsstat ska godkänna ett sjöarbetscertifikat och en försäkran om överensstämmelse med konventionen som bevis på efterlevnaden av

kraven i konventionen. Inspektionen ska därför huvudsakligen begränsas till en granskning av certifikatet och försäkringen.

I fartygssäkerhetslagen finns liknande bestämmelser om tillsyn i form av inspektion av utländska fartyg. I 5 kap. 9 § föreskrivs att inspektionen, när det gäller förhållanden som omfattas av certifikat, ska begränsas till granskning av fartygets certifikat eller motsvarande handlingar om det inte finns grundad anledning att anta att fartyget avviker från uppgifterna i certifikatet i något väsentligt avseende.

I konventionens standard A5.2.1.1–5 finns en uppräkningslista av de omständigheter som kan leda till en mer ingående inspektion för att fastställa hur arbets- och levnadsförhållandena är ombord. Så är fallet om certifikatet och intyget inte visas upp, inte hålls aktuella, inte innehåller den information som krävs eller av annat skäl är ogiltiga. Detsamma gäller när det finns uppenbara skäl att tro att förhållandena på fartyget inte uppfyller kraven i konventionen, när det finns rimliga skäl att tro att fartyget skiftat flagg för att undvika efterlevnad av konventionen eller när det finns klagomål om att konventionen inte efterlevs.

Om det vid den grundligare inspektionen visar sig att arbets- och levnadsförhållandena inte är i enlighet med kraven ska inspektören göra fartygets befälhavare uppmärksam på bristerna och fastställa ett slutdatum för avhjälpan av dem. Om bristerna är betydande ska berörda redar- och sjöfolksorganisationer i hamnstaten upplysas därom.

Konventionens bestämmelser om när och hur en mer ingående inspektion ska ske genomförs lämpligast i Transportstyrelsens föreskrifter med stöd av bemyndiganden i fartygssäkerhetslagen och fartygssäkerhetsförordningen, se närmast föregående avsnitt. Några lagbestämmelser om detta behövs inte.

6.8.4 Inskränkningar i rätten att nyttja fartyg

Regeringens förslag: Ett fartygs resa får förbjudas om det finns skälig anledning att anta att fartyget i något väsentligt avseende har brister i skyddet mot ohälsa, olycksfall eller otrygghet avseende arbets- och levnadsförhållanden.

Utredningens förslag: Överensstämmer i sak med regeringens.

Remissinstanserna: *Sjöfartens Arbetsgivareförbund (SARF)* anför endast att de delar utredningens uppfattning.

Skälen för regeringens förslag

Konventionens bestämmelse

I standard A5.2.1.6 anges följande. Om ett utländskt fartyg efter en grundligare inspektion inte befinns uppfylla kraven i konventionen och a) förhållandena ombord är klart farliga för sjömännens säkerhet, hälsa eller trygghet, eller b) den bristande efterlevnaden utgör en allvarlig eller upprepad överträdelse av kraven i konventionen, ska inspektören se till att fartyget inte går till sjöss förrän alla fall av bristande överens-

stämmelse har rättats till eller inspektören har godkänt en åtgärdsplan och är förvissad om att planen kommer att genomföras snabbt.

Prop. 2011/12:35

Vad som avses är således en möjlighet för hamnstaten att kvarhålla fartyget.

Svenska bestämmelser

I 2 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen föreskrivs att ett svenskt fartyg ska ha de certifikat som anges i lagen eller i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Transportstyrelsen kan förklara ett certifikat ogiltigt om förhållandena inte längre motsvarar föreskrivna krav och bristerna, trots föreläggande, inte har avhjälpits eller fartyget inte undergår föreskriven tillsyn. Enligt 6 kap. 2 § *får* ett fartygs resa förbjudas bl.a. om fartyget saknar ett certifikat ombord som det ska ha.

Med stöd av 6 kap. 1 § 2 samma lag *får* ett fartygs resa också förbjudas om det i något väsentligt avseende har brister i skyddet mot ohälsa och olycksfall. Fartygets ägare eller redare kan med stöd av 6 kap. 11 § i stället föreläggas att inom viss tid avhjälpa bristen eller uppfylla kravet.

I 6 kap. 3 § 3 anges att ett fartygs resa *ska* förbjudas om någon brist som anges i 1 § medför omedelbar fara för liv, fartyget, dess besättning eller passagerare och vissa där nämnda åtgärder inte är tillräckliga för att undanröja faran.

Förslag

För det fall ett svenskt fartyg saknar sjöarbetscertifikat – vilket det enligt förslaget i avsnitt 6.8.1 kommer att finnas krav på – *får* fartygets resa förbjudas med stöd av 6 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen. Detsamma gäller enligt 6 kap. 1 § 2 om fartyget i något väsentligt avseende har brister i skyddet mot ohälsa eller olycksfall. Är bristerna så allvarliga att det föreligger en omedelbar fara för bl.a. liv, *ska* nyttjandeförbud beslutas.

Konventionens bestämmelser är således i huvudsak redan uppfyllda genom fartygssäkerhetslagen. Det som saknas är en möjlighet att meddela nyttjandeförbud när bristerna är så allvarliga att förhållandena är klart farliga även för sjömännens *trygghet*, jfr beskrivningen av innehållet i standard A5.2.1.6 ovan. Bestämmelsen i 6 kap. 1 § 2 fartygssäkerhetslagen bör därför ändras i form av ett tillägg avseende otrygghet.

Utredningen har emellertid föreslagit att bestämmelsen också omformuleras på så sätt att ”i något väsentligt avseende har brister i etc” byts ut mot ”brister i skyddet som är farliga för etc” för bättre överensstämmelse med konventionen och för att uppnå språklig logik. Inom parentes sagt noterar regeringen att det i regel A5.2.1.6 talas om ”förhållanden som är *klart* farliga för etc”. Frågan är om kravet i konventionen, så som det är formulerat, medför att fartygssäkerhetslagens bestämmelse måste ändras eller om konventionens krav är uppfyllt i och med nuvarande lydelse.

Regeringen konstaterar att den aktuella bestämmelsen i 6 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen överfördes oförändrad från den förra fartygssäkerhetslagen (1988:49) vilken i sin tur motsvarar bestämmelsen i föregångaren, lagen (1965:719) om säkerhet till sjöss. Av förarbetena till

sistnämnda lag (prop. 1965:132, s. 118) som ersatte lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg (härefter tillsynslagen) framgår dock följande. ”Tillsynslagens bestämmelse om att fartygs resa får förbjudas om brister i fartyget är av den beskaffenheten att en fortsatt resa kan antagas medföra livsfara för de ombordvarande, har utsatts för hård kritik eftersom den hindrar ingripanden i uppenbara fall och hämmar en effektiv tillsyn.” Bestämmelsen omformulerades därför till den nuvarande lydelsen vilket innebar att bl.a. kriteriet ”livsfara” togs bort. Det anfördes dock att det ska vara fråga om ett påtagligt åsidosättande av väsentliga sjösäkerhetskrav.

Det kan diskuteras huruvida brister som är ”farliga” eller ”klart farliga” innebär ett högre eller lägre krav än bestämmelsens nuvarande ”i något väsentligt avseende har brister i”. Enligt regeringens uppfattning är det inte självklart att utredningens förslag medför att kravet sänks, dvs. att möjligheten att kunna kvarhålla ett fartyg ökar. Det kan således finnas en risk för det motsatta vilket kan anses strida mot artikel 19.8 i ILO:s stadga. Mot bakgrund härav och med tanke på den aktuella bestämmelsens långa historik, anser regeringen att den bör kvarstå oförändrad i denna del.

Enligt *Lagrådet* bör det framgå direkt av paragrafen att den otrygghet som avses är sådan som gäller arbets- och levnadsförhållanden. Regeringen föreslår att paragrafen utformas i enlighet härmed.

6.9 Övrigt

Förslaget att Sverige ska ansluta sig till 2006 års sjöarbetskonvention kräver inte bara de i detta avsnitt redovisade lagförslagen utan även att vissa ändringar sker på lägre författningsnivå. I de fall dessa lägre författningsändringar kan förutses medföra kostnader eller andra konsekvenser redovisas dessa i avsnitt 8.

7 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Vissa av de föreslagna bestämmelserna träder i kraft den 1 mars 2012, medan övriga bestämmelser träder i kraft den dag regeringen bestämmer. De föreslagna bestämmelserna i socialförsäkringsbalken ska tillämpas på arbete som utförs efter ikraftträdandet.

Utredningens förslag: Överensstämmer inte med regeringens. Utredningen har föreslagit att samtliga bestämmelser ska träda i kraft den dag regeringen bestämmer. Vid tiden för utredningens förslag var det emellertid omöjligt att förutse närmare vilken dag konventionen skulle komma att träda i kraft.

Remissinstanserna: Inga synpunkter har framförts.

Skälen för regeringens förslag: Sjöarbetskonventionen träder i kraft 12 månader efter den dag då minst 30 medlemsländer som tillsammans står för 33 procent av världshandelstonnaget har ratificerat den. Per den

20 november 2011 har 20 medlemsländer som tillsammans står för mer än nämnda procent av världshandelstonnaget ratificerat konventionen. Det är således inte känt vilken dag konventionen träder i kraft, men det är rimligt att förutsätta att så kommer att ske under år 2012. De länder som ratificerat den måste därmed senast samma dag ha genomfört konventionens krav i sina nationella författningar.

Bland konventionens bestämmelser finns kravet på sjöarbetscertifikat och intyg om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen. Dessa dokument utgör ett bevis på att fartygets flaggstat inspekterat fartyget och att konventionens krav på sjömännens arbets- och levnadsförhållanden är uppfyllda. Om ett fartyg vid en inspektion i en hamnstat inte kan visa upp ett sådant certifikat har hamnstaten rätt att kvarhålla fartyget. Dessa förhållanden har beskrivits i avsnitt 6.8.

För att möjliggöra för Transportstyrelsen att kunna utöva tillsyn i form av besiktning av fartyg och därefter utfärda certifikat efter konstaterad uppfyllelse med konventionen, måste vissa bestämmelser träda i kraft innan konventionen träder i kraft. I annat fall riskerar svenskflaggade fartyg att efter sistnämnda datum kvarhållas i en annan stats hamn på grund av att redaren inte kan uppvisa ett sjöarbetscertifikat. Det är därför önskvärt att ett ikraftträdande av nödvändiga bestämmelser kan ske redan den 1 mars 2012 vilket regeringen föreslår. Detta gäller dock endast vissa av förslagen. Bestämmelserna i 3 kap. 9 a och 9 b §§ fartygssäkerhetslagen om skyldighet att inneha sjöarbetscertifikat m.m. eller bestämmelsen i 6 kap. 1 § samma lag om inskränkningar i rätten att nyttja ett fartyg behöver inte träda i kraft förrän samtidigt med konventionen. Detsamma gäller förslaget om fortsatt giltighetstid för läkarintyg i mönstringslagen (1983:929).

Vidare utvidgas, enligt förslag i avsnitt 2.5, den personkrets som är berättigad till arbetsbaserade socialförsäkringsförmåner. Inte heller detta förslag bör träda i kraft förrän konventionen börjar gälla. Ändringen i socialförsäkringsbalken bör således träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

Vidare bör undvikas att utvidgningen av socialförsäkringen får en retroaktiv tillämpning. Vissa arbetsbaserade förmåner gäller t.ex. från och med den första dagen av anställningstiden. Även om retroaktiv utbetalning av förmåner inte aktualiseras därför att vederbörligt anmälnings- eller ansökningsförfarande har inte gjorts tidigare, bör föreskrivas att den nya bestämmelsen ska tillämpas på sådant arbete som utförs efter ikraftträdandet. I annat fall kommer konventionen att tillämpas i större utsträckning än vad som krävs. Enligt *Lagrådet* framstår det som oklart om övergångsbestämmelsen ger avsett resultat vid beräkning av pensionsgrundande inkomst på så sätt att sådan inkomst skulle beräknas utifrån årsinkomsten från anställningen som sjöman, även om ikraftträdandet skulle ske vid en annan tidpunkt än ett årsskifte. Frågan bör enligt *Lagrådet* övervägas närmare. Regeringen anser emellertid att den föreslagna övergångsbestämmelsen ger avsett resultat, se vidare författningskommentaren angående den bestämmelsen.

8.1 Det allmänna

8.1.1 Transportstyrelsen

Transportstyrelsen kommer att bli tillsyns- och föreskriftsmyndighet över sjöarbetskonventionens efterlevnad i Sverige. Den nya verksamheten kommer att utgöras av faktiskt tillsynsarbete, utfärdande av certifikat, utarbetande av föreskrifter och rutiner samt diverse övrig administration.

Inspektörer kommer att behöva utbildas för att kunna genomföra den tillsyn som krävs innan certifikat kan utfärdas för svenskflaggade fartyg och när utländska fartyg i svenska hamnar ska inspekteras. Förutom en grundläggande utbildning är det rimligt att tänka sig att viss fortbildning kommer att vara nödvändig. Detta kommer att generera kostnader.

När det gäller själva tillsynen av svenska fartyg kommer denna verksamhet dock att finansieras med hjälp av avgifter såsom sedan lång tid sker inom sjöfartsområdet och som sedan år 2011 sker inom även övriga transportslag rörande Transportstyrelsens verksamhet i form av tillsyn (jfr. prop. 2010/11:30). Införandet av sjöarbetskonventionen kan därigenom komma att påverka myndighetens avgiftssättning.

Transportstyrelsen har vidare själv påtalat att den utsätts för ett antal årliga externa revisioner av bl.a. EU och IMO, och att det därför inte är omöjligt att även ILO-revisioner kan komma att aktualiseras efter en ratificering av sjöarbetskonventionen. Sådana revisioner tar i anspråk arbetskraft från Transportstyrelsen i varierande grad.

Vidare innebär anslutningen till konventionen en utökning av myndighetens verksamhet i form av löpande föreskriftsarbete, förvaltning av verksamheten och upprätthållande av kompetens inom området. Tillsammans medför detta kostnader.

Det är troligt att Transportstyrelsen även kommer att bli ansvarig för uppgiften att kontrollera utbildningen av och certifiera fartygskockar. Eftersom detta är ett nytt område kan uppstartskostnader av olika slag påräknas.

Transportstyrelsen kommer slutligen att hålla register över genomförd tillsyn av konventionens efterlevnad. Detta innebär att befintligt data-system kommer att behöva utökas eller anpassas.

Sammanfattningsvis innebär anslutningen till sjöarbetskonventionen att Transportstyrelsens får nya uppgifter som motsvarar två till tre årsarbetskrafter under uppbyggnadsskedet och minst en och en halv årsarbetskraft under förvaltningsskedet. I mångt och mycket finns det dock synergieffekter att uppnå i form av t.ex. samordnad tillsyn över arbets- och levnadsförhållandena och befintliga tillsynsområden. Regeringen gör sammantaget bedömningen att tillkommande uppgifter inte kommer att inverka på befintliga anslagsramar.

Socialförsäkringsuttag

Enligt nuvarande svenska bestämmelser har sjömän som är bosatta i Sverige och som arbetar på ett fartyg som för annan än svensk eller EU-flagg inte rätt till de svenska arbetsbaserade socialförsäkringsförmånerna, se avsnitt 6.7. För att uppfylla sjöarbetskonventionens krav på att alla sjömän ska ha tillgång till ett visst socialförsäkringsskydd måste således svensk rätt ändras. I propositionen föreslås därför att socialförsäkringsbalken ändras så att även arbete på handelsfartyg från tredjeländ anses som arbete på svenskt fartyg. Därmed får alla i Sverige bosatta sjömän – oavsett på vilket fartyg de arbetar – del av såväl de bosättningsbaserade som de arbetsbaserade socialförsäkringsförmånerna.

Förslaget innebär följaktligen att antalet personer som är berättigade att utnyttja socialförsäkringssystemet ökar. Det är mycket svårgörigt att kunna presentera en exakt siffra på hur många som berörs, dels eftersom sjömän normalt inte mönstrar på utländska fartyg, dels eftersom det inte finns någon klar definition på vem som är sjöman. I andra sammanhang har dock en uppskattning gjorts på grundval av antal utfärdade s.k. SID (Seafarers ID Cards). Med beaktande härav samt med tanke på att de flesta i Sverige bosatta sjömän som inte arbetar på svenskflaggade fartyg i stället arbetar på fartyg med EU/EES-flagg, gör regeringen bedömningen att det rör sig om högst cirka 1 000 personer som arbetar på tredjelandsfartyg.

När det gäller påverkan på statens kostnader för hanteringen och uttaget av de arbetsbaserade förmånerna för dessa personer görs bedömningen att den blir högst marginell. Enligt AKU (Statistiska centralbyråns arbetskraftsundersökning) för maj 2011 ingår för närvarande cirka 5 miljoner personer i arbetskraften vilka därmed är potentiella mottagare av de arbetsbaserade förmånerna. En ökning av den gruppen med cirka 1 000 personer ger endast en försumbar påverkan på utgifterna.

Administration m.m.

Förutom Försäkringskassans verksamhet i samband med den utökade tillgången till socialförsäkringsuttaget kommer Skatteverkets verksamhet att beröras. Skatteverket aktualiseras när det gäller debitering av arbetsgivaravgifter och egenavgifter som ligger till grund för det statliga socialförsäkringssystemet. De nya bestämmelserna kan komma att medföra utökad administration framför allt i förhållande till de utländska arbetsgivarna.

Mot bakgrund av den förhållandevis begränsade grupp sjömän förslaget handlar om kan det dock med fog antas att verksamheten inte kommer att växa i någon större utsträckning. De utökade kostnader som förslaget kan komma att medföra bedöms därför inte påverka den befintliga anslagsramen.

Allmänt

Antagandet av 2006 års sjöarbetskonvention har på det stora hela välkomnats av sjöfartsnäringen. Det gäller såväl det faktum att över-skådligheten av de olika rättsområden som aktualiseras förenklas avsevärt i och med ett samlat dokument, som att de frågor som regleras uppfattas som väsentliga för en säker och ändamålsenlig sjöfart. Det är också av vikt att den stat som ratificerat konventionen får rätt att inspektera alla fartyg som anlöper dess hamnar, oavsett om fartygens flaggstater har ratificerat konventionen eller inte.

Förslaget att inte också inkludera fartyg som endast går i inre fart i bestämmelsernas tillämpningsområde innebär att i stort sett hela skärgårdsflottan faller utanför. Detta är naturligtvis till fördel ekonomiskt sett för de små rederier som annars skulle ha berörts.

Såsom framhållits tidigare är redan merparten av konventionens bestämmelser gällande rätt i Sverige. Detta innebär att de konsekvenser som följer av ett genomförande av konventionen i sin helhet är förhållandevis begränsade. Följande kostnader och konsekvenser kan dock förutses.

Tillsyn och utfärdande av certifikat

Av de fartyg som omfattas av konventionens bestämmelser ska de med en bruttodräktighet över 500, som används i internationell fart eller i inrikes fart i ett annat land, ha ett sjöarbetscertifikat och en försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen. För att få ett certifikat och en försäkran måste fartyget genomgå en initialbesiktning och därefter, för att förnya certifikatet och försäkran, underkastas regelbunden tillsyn. Den tid som fartyget ställs till tillsynsmyndighetens förfogande innebär givetvis ett avbräck i redarens intäkter. Transportstyrelsen samordnar dock sin verksamhet inom de olika tillsynsområden vilket minimerar denna tid. Den sammanlagda tillsynstiden för fartyget bör därför inte utökas särskilt mycket.

Transportstyrelsens verksamhet i form av bl.a. tillsyn och ärendehandläggning är avgiftsbelagd vilket innebär att redaren kommer att få betala för tillsynsförrättningarna och utfärdandet av de två dokumenten. Beloppen kommer rimligtvis att ligga i paritet med nuvarande liknande avgifter.

I augusti 2011 fanns 192 fartyg med en bruttodräktighet över 500 registrerade i det svenska fartygsregistret.

Bestridande av tandvårdskostnader

Bestämmelsen om arbetsgivarens ansvar för betalning av sjömännens kostnader för oundgänglig tandvård är ny. Såsom framhålls i avsnitt 6.4.3 och 9.1 är det fråga om tandvård som omfattar begränsade åtgärder av närmast akut art, och inte tandvård i allmänhet. Det finns dessutom inget som talar för att sjömän av i dag är utsatta för värre tandbesvär än arbetstagare i allmänhet. Området är även begränsat på så sätt att det

gäller för sjömän under den tid de har befattning på fartyg. Det bör vidare beaktas att denna fråga, liksom övriga frågor som regleras i sjöarbetskonventionen, handlar om att tillförsäkra sjömännen en miniminivå i form av drägliga arbetsförhållanden. Detta tillhopa föranleder regeringen att göra den bedömningen att de kostnader som kan komma att uppstå är försumbara.

Övrigt

Redaren kommer att få bekosta utbildning för de sjömän som arbetar som fartygskockar.

Enligt standard A3.2.3 i konventionen ska fartygskockar vara utbildade, kvalificerade och kompetenta för sin befattning. Kraven omfattar bl.a. kunskap om praktisk matlagning, livsmedelshygien, miljöskydd och hälsa. Av anvisning B3.2.2.1 följer att sjömän bör vara behöriga som fartygskockar endast om de har a) tjänstgjort till sjöss under minst den tid som den behöriga myndigheten föreskriver, eller b) avlagt examen som den behöriga myndigheten föreskriver eller examen vid en godkänd utbildning som kockar. Certifikat kan utfärdas direkt av myndigheten eller vid en godkänd kockutbildning som står under myndighetens tillsyn. För att uppfylla konventionens krav måste ett tillägg ske i svenska bestämmelser. Detta regleras emellertid lämpligast på lägre författningsnivå varför denna proposition inte innehåller några förslag till riksdagen härvidlag.

Det kommer att åligga myndigheten att besluta om den närmare utformningen av kockutbildningen. Härav följer att det för närvarande inte är möjligt att ange ett bestämt belopp för den kostnad som kommer att belasta redaren.

Konventionens krav på att gällande kollektivavtal ska finnas tillgängliga på engelska innebär att redaren måste ombesörja en översättning i förekommande fall. Detta måste emellertid anses vara en högst marginell kostnad.

8.3 Den enskilde

Sjöarbetskonventionen innebär att de sjömän som omfattas av konventionen garanteras anständiga arbets- och levnadsförhållanden ombord. Reglerna om att tillsyn ska kunna genomföras på alla fartyg som anlöper en hamn i ett medlemsland – oavsett om fartygets flaggstat ratificerat konventionen eller inte – innebär en ökad säkerhet för alla sjömän.

Kravet om att alla sjömän ska ha tillgång till ett socialförsäkringsskydd som inte är mindre förmånligt än det som landbaserad personal har, innebär att vissa sjömän kommer att kunna nyttja fler svenska socialförsäkringsförmåner. Detta gäller de sjömän som är bosatta i Sverige och som arbetar på utländskt fartyg som inte för EU/EES-flagg eller vars flaggstat omfattas av någon annan bilateral konvention om social trygghet.

Den enskilde sjömannen kommer också att få rätt till nödvändig tandvård när denne har befattning på fartyget.

9.1 Förslag till lag om ändring i sjömanslagen (1973:242)

3§

Paragrafen ändras genom ett tillägg där det anges vad som i denna lag avses med inre fart om inte annat särskilt anges. Med inre fart avses fart inom landet i hamnar eller på floder, kanaler, insjöar, inomskärs vid kusterna eller i Kalmarsund. För det fall det i någon annan bestämmelse i lagen anges vad som avses med inre fart, gäller den bestämmelsen.

Bestämmelsen har införts efter påpekande från *Lagrådet* och har behandlats i avsnitt 5.3.3.

37 a §

I en ny paragraf, 37 a §, föreskrivs att befälhavaren ska sörja för att en sjöman som har befattning på fartyg som inte uteslutande går i inre fart får oundgänglig tandvård. I förslaget till ändring i 3 § anges vad som avses med inre fart i sjömanslagen.

Genom bestämmelsen genomförs kravet i standard A4.1.1 i sjöarbetskonventionen där det anges att sjömän förutom hälso- och sjukvård även ska ha tillgång till "essential" tandvård. Den nya paragrafen införs efter 37 § sjömanslagen, där det föreskrivs att befälhavaren ska sörja för att sjuk eller skadad sjöman, som har befattning på fartyg, erhåller betryggande vård ombord eller i land.

Bestämmelsen innebär att befälhavaren pekas ut som den som ska se till att sjömannen får oundgänglig tandvård när han eller hon behöver sådan.

Exempel på oundgänglig tandvård enligt sjömanslagen är, förutom sådana akuta besvär som medför att sjömannen inte kan utföra sitt arbete, även sådant som vållar stora obehag. Smärre besvär, regelbundna kontroller eller tandvård av estetisk art faller däremot inte in under paragrafens tillämplighet. Med befattning på fartyg avses enligt 3 § sådan befattning ombord som huvudsakligen avser fartygsarbete och gäller annat än enbart tillfälliga göromål. En sjöman anses ha lämnat sin befattning på fartyg när han eller hon inte längre tjänstgör på fartyget, t.ex. under semester eller avmönstring såväl i hemlandet som under fartygets resa. Det innebär alltså inte nödvändigtvis att sjömannen avslutar sin anställning. Att sjömannen under sin vilotid väljer att gå i land, om så är möjligt och tillåts, i stället för att stanna ombord, innebär inte att sjömannen lämnat sin befattning på fartyget. Paragrafen har utformats med beaktande av synpunkter från *Lagrådet*.

Skyldigheten är också begränsad till att avse sjömän på fartyg som inte uteslutande går i inre fart, vilket överensstämmer i sak med sjöarbetskonventionens bestämmelse i artikel II punkt 1 (i) om dess tillämpningsområde. Paragrafen följer 37 § utformningsmässigt i aktuella delar.

Lagrådet har påtalat det olämpliga med den utformning som föreslogs i lagrådsremissen när det gäller vad som avses med inre fart. På *Lagrådets* inrådan föreslås därför att 3 § ändras, vilket föranleder följdändringar i bl.a. 37 a §, se kommentaren till 3 § och vad som anförs i avsnitt 5.3.3.

Bestämmelsen om tandvård har kommenterats i avsnitt 6.4.3. I avsnitt 5.3.2 och 5.3.3 behandlas frågan om inre fart.

38 §

I standard A4.2.1 a) i sjöarbetskonventionen föreskrivs att arbetsgivaren ska svara för kostnader på grund av sjukdom eller skada från den dag tjänstgöringen påbörjas till den dag sjömännen anses vederbörligen hemsända och i standard A4.2.2 att perioden inte får understiga 16 veckor, dvs. 112 dagar. I 38 § *andra* stycket sjömanslagen regleras arbetsgivarens ansvar för bestridande, dvs. betalning, av sjukvårdskostnader för sjömän som är sjuka eller skadade när de lämnar befattning på fartyg. För att uppfylla kravet i konventionen utvidgas därför kostnadsansvaret från 84 dagar till 112 dagar när det gäller sjömän som vårdas i annat land än det där han eller hon är bosatt. Som ytterligare krav gäller att fartyget inte uteslutande går i inre fart.

Ändringen innebär att när det gäller sjömän som vårdas i det land där de är bosatta är kostnadsansvaret oförändrat, dvs. högst 42 dagar. Dessa sjömän är redan vederbörligen hemsända som konventionen föreskriver varför nuvarande reglering i 38 § *andra* stycket sträcker sig längre än konventionens krav. Om sjömännen vårdas i annat land än där de är bosatta utökas däremot ansvaret från högst 84 till högst 112 dagar.

För att inkludera en sjöman som är bosatt utomlands men vårdas i Sverige (vårdas i annat land än där han är bosatt) gäller utökningen under förutsättning att fartyget inte enbart går i inre fart, dvs. det måste vara ett fartyg som omfattas av sjöarbetskonventionen. Om fartyget i stället enbart går i inre fart gäller fortfarande högst 84 dagars kostnadsansvar oavsett var sjömannen vårdas respektive är bosatt, så länge detta är olika länder.

Om sjukvårdskostnaderna upphör innan respektive högsta antal dagar har nåtts, upphör givetvis också arbetsgivarens kostnadsansvar.

När det gäller begreppet befattning på fartyg hänvisas till kommentaren till 37 a § sjömanslagen.

I paragrafen görs också en ändring till modernare språkbruk genom utbyte av ordet "bestrida" till "betala".

Även denna paragraf har utformats efter *Lagrådets* påpekande avseende 37 a § när det gäller begreppet inre fart, se kommentaren till 3 och 37 a §§ samt avsnitt 5.3.3.

Genom förslaget, som behandlats i avsnitt 6.6.1, uppfylls kravet i standard A4.2.1 a) och A4.2.2 i sjöarbetskonventionen.

Härutöver görs språkliga ändringar i paragrafen.

38 a §

I en ny paragraf införs en bestämmelse om att arbetsgivaren ska betala kostnaden för oundgänglig tandvård för sjöman som har befattning på sådant fartyg som inte uteslutande går i inre fart. De sjömän som omfattas är de som har befattning på fartyg, och de fartyg som avses är sådana som inte enbart går i inre fart. Begreppet befattning på fartyg har kommenterats under 37 a §. De kostnader som avses är företrädesvis de direkta tandvårdskostnaderna i form av avgifter för vården, inte kringkostnader i form av t.ex. transportkostnader för att nå vården.

Förslaget har justerats i förhållande till lagrådsremissens efter *Lagrådets* yttrande avseende 37 a §, se kommentaren till den paragrafen liksom till 3 § sjömanslagen samt avsnitt 5.3.3.

Genom bestämmelsen genomförs kravet i regel 4.2 i konventionen. Prop. 2011/12:35
Förslaget har behandlats i avsnitt 6.4.3.

39, 43 och 44 §§

Några smärre språkliga ändringar görs i paragraferna.

58 §

Genom ett tillägg i paragrafen föreskrivs att på fartyg som går i internationell fart ska tillämpliga kollektivavtal även finnas tillgängliga på engelska. Med internationell fart menas annan fart än den som går mellan hamnar i Sverige. Kravet på tillgänglighet innebär inte nödvändigtvis att avtalet måste finnas i pappersform utan anses uppfyllt om avtalet finns att tillgå i elektronisk form, t.ex. på CD-skiva eller via rederiets eller fartygets intranät.

Härutöver görs språkliga ändringar i paragrafen.

Bestämmelsen genomför kravet i standard A2.1.2 i konventionen och har behandlats i avsnitt 6.2.1.

61 a §

Av en ny paragraf framgår att regler om tillsyn finns i fartygssäkerhetslagen (2003:364). Härmed avses tillsyn över efterlevnaden av sjömanslagens bestämmelser om sjömännens arbets- och levnadsförhållanden ombord. Tillsynsreglerna finns i 5 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen, se avsnitt 9.4. Paragrafen har utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag.

Paragrafen har redovisats i avsnitt 6.8.2.

9.2 Förslag till lag om ändring i mönstringslagen (1983:929)

19 §

I *andra* stycket införs en ändring som innebär att om ett läkarintygs giltighetstid löper ut när fartyget är till sjöss fortsätter intyget att gälla till dess fartyget anlöper nästa hamn där det finns läkare med behörighet att utfärda intyg. Den fortsatta giltighetstiden får dock vara högst tre månader. I övrigt kvarstår befälhavarens skyldighet enligt paragrafen. Paragrafen har utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag.

Bestämmelsen behöver inte träda i kraft förrän konventionen träder i kraft dvs. den dag regeringen bestämmer.

Konventionens bestämmelser om läkarintyg finns i standard A1.2.9. Den föreslagna bestämmelsen har behandlats i avsnitt 6.1.3.

9.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän

5 §

I *första* stycket görs endast en redaktionell ändring.

I *tredje* stycket införs en skyldighet att höra berörda redar- och sjöfolksorganisationer innan undantag enligt *andra* stycket får medges. Bestämmelsen, som utformats enligt *Lagrådets* förslag, genomförs i allt

väsentligt kravet i konventionens standard A1.1.3 och har redovisats i Prop. 2011/12:35 avsnitt 6.1.1.

9.4 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

Såväl förslag 9.4 som 9.5 avser förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364). Anledningen till uppdelningen i två förslag är att de båda lagarna föreslås ha olika ikraftträdandedatum.

Ikraftträdandebestämmelserna har behandlats i avsnitt 7.

1 kap.

4 §

I två nya punkter anges vad som i lagen avses med sjöarbetscertifikat och försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen. Motsvarande bestämmelser finns i regel 5.1.3.3 och 5.1.3.4 i konventionen.

Bestämmelsen har utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag.

I avsnitt 6.8.1 har förslaget redovisats.

4 kap.

5 §

I paragrafen görs ett tillägg i *första* stycket om att kosten ska vara anpassad till de ombordanställdas olika kulturella och religiösa bakgrunder. Tillägget är föranlett av bestämmelsen i regel 3.2.1 i konventionen som har motsvarande innehåll.

I *andra* stycket görs endast en redaktionell ändring.

Förslaget har behandlats i avsnitt 6.3.1.

5 kap.

1 §

I *första* stycket räknas de områden upp över vilka Transportstyrelsen utövar tillsyn enligt lagen och föreskrifter meddelade med stöd av lagen. I en ny punkt föreskrivs att detta gäller även arbets- och levnadsförhållandena ombord. Härmed avses alla de områden som ingår i sjöarbetskonventionens bestämmelser och som genomförts i olika författningar i svensk rätt eller som nu föreslås genomföras. I Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2009:2 finns bestämmelser om vilka områden som blir föremål för tillsyn och hur denna ska gå till. Tillsynens materiella innehåll regleras i standard A5.1.3.1 med hänvisning till tillägg A5-1 i konventionen. Tillsyn över arbets- och levnadsförhållanden omfattar mer än själva arbetsmiljön som regleras i punkt 4 i paragrafen. Dessutom görs en språklig ändring i stycket.

I *tredje* stycket görs ett tillägg vari anges vilka föreskrifter som tillsynen över arbets- och levnadsförhållandena avser. För att förenkla stycket sammanförs tillägget med den nuvarande bestämmelsen när det

gäller frågan som avser arbetsmiljön. Första och tredje styckena har utformats i linje med *Lagrådets* förslag. Prop. 2011/12:35

I *fjärde* stycket görs endast en språklig justering.

I *femte* stycket görs en ändring till följd av förslaget i tredje stycket. Den tillsyn som i dag sker enligt tredje och fjärde styckena utövas i samverkan med Arbetsmiljöverket. Detta förhållandena bör kvarstå, men bestämmelsen omformuleras för att klargöra att samverkan även fortsättningsvis endast gäller frågor som avser arbetsmiljön. Utformningen av bestämmelsen följer *Lagrådets* förslag.

Förslaget har behandlats i avsnitt 6.8.2.

9.5 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

3 kap.

9 a och 9 b §§

I två nya paragrafer anges vilka fartyg som är skyldiga att ha ett sjöarbetscertifikat respektive en försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen. Bestämmelserna genomför regel 5.1.3 i konventionen.

Fartyget ska vara svenskt och ha en bruttodräktighet om minst 500. Med internationell fart avses sjöfart från ett land till en hamn utanför det landet. Således omfattas ett svenskflaggat fartyg som går till eller från Sverige till eller från en hamn i ett annat land liksom fartyg som går mellan två andra länder. Med inrikes fart i ett annat land menas ett annat land än Sverige. Ett fartyg som visserligen är svenskt och har en bruttodräktighet om minst 500, men som endast går i inrikes fart i Sverige omfattas alltså inte av kravet på certifikat och försäkran.

Undantag för fiskefartyg, traditionsfartyg och statsfartyg görs för att uppfylla huvudregeln i artikel II punkt 4 avseende konventionens omfattning som har behandlats i avsnitt 5.3.1

Förslagen i övrigt har behandlats i avsnitt 6.8.1.

6 kap.

1 §

Genom ett tillägg i punkt 2 föreskrivs att ett fartygs resa får förbjudas, om det finns skälig anledning att anta att fartyget i något väsentligt avseende har brister i skyddet mot ohälsa, olycksfall eller *otrygghet avseende arbets- och levnadsförhållanden*. Ordalydelsen ändras för att anpassas till standard A5.2.1.6 i konventionen där det föreskrivs bl.a. att om ett utländskt fartyg efter en grundligare inspektion inte befins uppfylla kraven i konventionen och förhållandena ombord är klart farliga för sjömännens säkerhet, hälsa eller trygghet, ska inspektören se till att fartyget inte går till sjöss förrän alla fall av bristande överensstämmelse har rättats till.

Bestämmelsen har utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag.

Förslaget har behandlats i avsnitt 6.8.4.

I ikraftträdandebestämmelsen föreskrivs att lagen träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Syftet är att möjliggöra för regeringen att anpassa ikraftträdandet till tidpunkten för konventionens ikraftträdande.

Bestämmelsen har redovisats i avsnitt 7.

9.6 Förslag till lag om ändring i socialförsäkringsbalken

6 kap.

3 §

I 6 kap. 3 § första stycket socialförsäkringsbalken (SFB) görs endast en språklig ändring.

I ett nytt *andra* stycke i paragrafen införs en bestämmelse om att för en sjöman ska även arbete på handelsfartyg från tredjeland anses som arbete i Sverige, om sjömannen är bosatt i Sverige och fartyget inte uteslutande går i sådan inre fart som avses i 3 § sjömanslagen (1973:282), dvs. fart inom landet i hamnar eller på floder, kanaler, insjöar, inomskärs vid kusterna eller i Kalmarsund. Tillägget innebär en utvidgning i förhållande till vad som föreskrivs i första stycket om att arbete på svenskt handelsfartyg ska anses som arbete i Sverige.

Ändringen är en följd av standard A4.5.3 i konventionen där det anges att varje medlemsstat ska vidta åtgärder enligt sina nationella villkor, för att ge det kompletterande socialförsäkringsskydd som avses i punkt 1 till alla sjömän som är varaktigt bosatta på dess territorium. Skyddet får inte vara mindre förmånligt än det som landbaserad personal som bor på dess territorium har. Genom den nya bestämmelsen i andra stycket regleras försäkringstillhörigheten för den aktuella personkretsen när det gäller den arbetsbaserade grenen av socialförsäkringen. Den som uppfyller villkoren i bestämmelsen blir därmed försäkrad för arbetsbaserade förmåner.

Med handelsfartyg från tredjeland avses fartyg som används i kommersiell verksamhet och som för en flagg från ett land utanför EU/EES-området. Bosättningsbegreppet är detsamma som i 5 kap. 2 och 3 §§ SFB. Genom kriteriet att fartyget inte uteslutande går i inre fart avgränsas bestämmelsens tillämpningsområde till det som konventionen omfattar enligt artikel II punkt I (i).

I ett nytt *tredje* stycke föreskrivs ett undantag från andra stycket när det gäller fiskefartyg och traditionsfartyg. Även om dessa fartyg är handelsfartyg och kriterierna i andra stycket i övrigt är uppfyllda gäller inte det stycket på fiskefartyg och traditionsfartyg. Andra stycket är således överhuvudtaget inte aktuellt när det gäller fiskefartyg och traditionsfartyg. Härmed uppnås överensstämmelse med artikel II punkt 4 i konventionen. Med traditionsfartyg avses vissa traditionellt byggda fartyg. Enligt 1 kap. 2 § förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal är det Transportstyrelsen som beslutar vilka fartyg som ska vara traditionsfartyg.

Bestämmelsen har betydelse för personer som har anställning enbart på nu avsedda fartyg. Den som utöver anställning som sjöman på sådant

fartyg har annat arbete i Sverige är nämligen redan på denna grund försäkrad för arbetsbaserade förmåner. Prop. 2011/12:35

Om en person som uppfyller arbetsvillkoret senare bosätter sig i Sverige, blir han eller hon försäkrad för tiden efter bosättningen.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

I ikraftträdandebestämmelsen föreskrivs att de nya bestämmelserna i 6 kap. 3 § träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Härmed möjliggörs för regeringen att besluta om ikraftträdande samtidigt med konventionen.

Övergångsbestämmelsen innebär att de nya bestämmelserna tillämpas på arbete som utförs efter ikraftträdandet. Härigenom undviks retroaktiv tillämpning. För den som redan före ikraftträdandet har anställning som sjöman på sådant fartyg som avses i 6 kap. 3 § andra stycket innebär det att arbetet som sjöman anses som arbete i Sverige för tiden efter ikraftträdandet. En sådan person blir således försäkrad för de arbetsbaserade förmånerna för tiden efter ikraftträdandet, såvida han eller hon inte på grund av ett annat arbete redan är försäkrad för sådana förmåner.

Det förhållandet att en sjöman är försäkrad för arbetsbaserade förmåner för tiden efter ikraftträdandet innebär att han eller hon kan få arbetsbaserade förmåner som beräknas på arbete som utförs efter ikraftträdandet. Av detta följer exempelvis att beräkning av sjukpenninggrundande inkomst ska göras utifrån den inkomst sjömannen efter ikraftträdandet kan antas komma att tills vidare få från anställningen som sjöman.

När det gäller pensionsgrundande inkomst (PGI) fastställs sådan enligt 59 kap. 5 § första stycket SFB för varje år som en person har varit försäkrad och haft sådana inkomster här i landet som är pensionsgrundande. Inkomster från ett arbete som enligt 6 kap. 3 § andra stycket ska anses som arbete här i Sverige utgör inkomster här i landet. För den som kommer att omfattas av de nya bestämmelserna i 6 kap. 3 § när de träder i kraft kommer PGI att fastställas första gången för ikraftträdandeåret. PGI kommer då att beräknas utifrån det årets årsinkomst från anställningen som sjöman, även om ikraftträdandet skulle ske vid annan tidpunkt än vid ett årsskifte.

PGI för ett år (intjänandeåret) utgörs enligt 59 kap. 4 § första stycket SFB av summan av den försäkrades inkomster av anställning och annat förvärvsarbete för det året. När PGI ska fastställas för ett arbete som omfattas av 6 kap. 3 § andra stycket SFB klargör övergångsbestämmelsen att inkomstberäkningen ska bygga endast på de arbetsinkomster som den försäkrade har fått från och med det intjänandeår under vilket de nya bestämmelserna träder i kraft, dvs. någon PGI-beräkning kan aldrig komma i fråga för tidigare intjänandeår för arbetsinkomster på nu aktuella fartyg. Bestämmelsen har utformats med beaktande av synpunkter från *Lagrådet*.

Förslaget har redovisats i avsnitt 6.7 och 7.

**MLC Maritime Labour Convention, 2006 års sjöarbetskonvention
2006**

The General Conference of the International Labour Organization, having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Ninety-fourth Session on 7 February 2006, and

desiring to create a single, coherent instrument embodying as far as possible all up-to-date standards of existing international maritime labour Conventions and Recommendations, as well as the fundamental principles to be found in other international labour Conventions, in particular:

- the Forced Labour Convention, 1930 (No. 29);
- the Freedom of Association and Protection of the Right to Organise Convention, 1948 (No. 87);
- the Right to Organise and Collective Bargaining Convention, 1949 (No. 98);
- the Equal Remuneration Convention, 1951 (No. 100);
- the Abolition of Forced Labour Convention, 1957 (No. 105);
- the Discrimination (Employment and Occupation) Convention, 1958 (No. 111);
- the Minimum Age Convention, 1973 (No. 138);
- the Worst Forms of Child Labour Convention, 1999 (No. 182); and

mindful of the core mandate of the Organization, which is to promote decent conditions of work, and

recalling the ILO Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work, 1998, and

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens, som har sammankallats till Genève av styrelsen för Internationella arbetsbyrån och samlats där den 7 februari 2006 till sitt nittiofjärde möte,

önskar skapa ett enhetligt, sammanhållet instrument som så långt möjligt innefattar alla aktuella standarder i gällande internationella konventioner och rekommendationer om arbete till sjöss och de grundläggande principer som finns i andra internationella arbetskonventioner, och särskilt i följande:

- Konvention (nr 29) om tvångs- eller obligatoriskt arbete, 1930,
- Konvention (nr 87) om föreningsfrihet och skydd för organisationsrätten, 1948,
- Konvention (nr 98) om organisationsrätten och den kollektiva förhandlingsrätten, 1949,
- Konvention (nr 100) om lika lön, 1951,
- Konvention (nr 105) om avskaffande av tvångsarbete, 1957,
- Konvention (nr 111) om diskriminering (anställning och yrkesutövning), 1958,
- Konvention (nr 138) om minimiålder, 1973,
- Konvention (nr 182) om de värsta formerna av barnarbete, 1999,

är medveten om organisationens centrala mandat att främja anständiga arbetsförhållanden,

erinrar om ILO:s deklARATION om grundläggande principer och rättigheter i arbetslivet, 1998,

mindful also that seafarers are covered by the provisions of other ILO instruments and have other rights which are established as fundamental rights and freedoms applicable to all persons, and

considering that, given the global nature of the shipping industry, seafarers need special protection, and

mindful also of the international standards on ship safety, human security and quality ship management in the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended, and the seafarer training and competency requirements in the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended, and

recalling that the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, sets out a general legal framework within which all activities in the oceans and seas must be carried out and is of strategic importance as the basis for national, regional and global action and cooperation in the marine sector, and that its integrity needs to be maintained, and

recalling that Article 94 of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, establishes the duties and obligations of a flag State with regard to, inter alia, labour conditions, crewing and social matters on ships that fly its flag, and

recalling paragraph 8 of article 19 of the Constitution of the International Labour Organisation which provides that in no case shall the adoption of any Convention or Recommendation by the Conference or the ratification of any Convention by any Member be deemed to affect any law, award, custom or agreement which ensures more favourable conditions to the workers concerned than those provided for in the Convention or Recommendation, and

determined that this new instrument should be designed to secure the widest possible

är medveten om att sjömän omfattas av bestämmelserna i andra ILO-instrument och har andra rättigheter som fastställts som grundläggande rättigheter och friheter för alla människor,

anser att sjömän med hänsyn till sjöfartsnäringsens globala natur behöver särskilt skydd,

är också medveten om de internationella standarder för fartygs säkerhet, människors trygghet samt god fartygsdrift och underhåll som finns i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss med ändringar, 1972 års konvention om internationella regler till förhindrande av kollisioner till sjöss med ändringar, och kraven på utbildning och kompetens i den internationella konventionen om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning, 1978, med ändringar,

erinnrar om att Förenta nationernas havsrättskonvention från 1982 fastställer en allmän rättslig ram inom vilken all verksamhet på oceaner och hav måste bedrivas och är av strategisk betydelse som en grund för nationellt, regionalt och globalt handlande och samarbete i sjöfartssektorn, och att dess integritet måste bevaras,

erinnrar om att artikel 94 i Förenta nationernas havsrättskonvention 1982 fastställer flaggstatens uppgifter och skyldigheter ifråga om bl.a. arbetsförhållandena, bemanningen och den sociala situationen på fartyg som för dess flagg,

erinnrar om artikel 19 punkt 8 i Internationella arbetsorganisationens stadga, enligt vilken det faktum att konferensen antar en konvention eller rekommendation eller att en medlemsstat ratificerar en konvention under inga förhållanden skall anses påverka lag, dom, bruk eller avtal som tillförsäkrar de berörda sjömännen bättre villkor än vad som föreskrivs i konventionen eller rekommendationen,

har beslutat att detta nya instrument skall utformas så att det når största möjliga

acceptability among governments, ship-owners and seafarers committed to the principles of decent work, that it should be readily updateable and that it should lend itself to effective implementation and enforcement, and

having decided upon the adoption of certain proposals for the realization of such an instrument, which is the only item on the agenda of the session, and

having determined that these proposals shall take the form of an international Convention;

adopts this twenty-third day of February of the year two thousand and six the following Convention, which may be cited as the Maritime Labour Convention, 2006.

General Obligations

Article I

1. Each Member which ratifies this Convention undertakes to give complete effect to its provisions in the manner set out in Article VI in order to secure the right of all seafarers to decent employment.

2. Members shall cooperate with each other for the purpose of ensuring the effective implementation and enforcement of this Convention.

Definitions and Scope of Application

Article II

1. For the purpose of this Convention and unless provided otherwise in particular provisions, the term:

(a) competent authority means the minister, government department or other authority having power to issue and enforce regulations, orders or other instructions having the force of law in respect of the subject matter of the provision concerned;

(b) declaration of maritime labour compliance means the declaration referred to in

acceptans bland regeringar, redare och sjömän som hyllar principerna för ett anständigt arbete samt att det skall vara lätt att uppdatera och att genomföra och tillämpa effektivt,

har beslutat anta vissa förslag för att genomföra ett sådant instrument, vilket är det enda ärendet på mötetets dagordning,

har beslutat att dessa förslag skall utformas som en internationell konvention, och

antar denna dag, den 23 februari 2006, följande konvention, som kan kallas 2006 års sjöarbetskonvention.

Allmänna skyldigheter

Artikel I

1. Varje medlemsstat som ratificerar denna konvention åtar sig att tillämpa bestämmelserna i den fullt ut på det sätt som fastställs i artikel VI, så att alla sjömän tillförsäkras rätt till en anständig anställning.

2. Medlemsstaterna skall samarbeta med varandra så att denna konvention genomförs och tillämpas effektivt.

Definitioner och tillämpningsområde

Artikel II

1. Om inte annat följer av särskilda bestämmelser används i denna konvention följande beteckningar med de betydelser som här anges:

(a) behörig myndighet: minister, regeringsorgan eller annan myndighet som är behörig att utfärda och genomdriva bestämmelser, order eller andra instruktioner med laga kraft inom det sakområde den berörda bestämmelsen avser,

(b) försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen: den deklaration som

Regulation 5.1.3;

(c) gross tonnage means the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I to the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, or any successor Convention; for ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the International Maritime Organization, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969);

(d) maritime labour certificate means the certificate referred to in Regulation 5.1.3;

(e) requirements of this Convention refers to the requirements in these Articles and in the Regulations and Part A of the Code of this Convention;

(f) seafarer means any person who is employed or engaged or works in any capacity on board a ship to which this Convention applies;

(g) seafarers' employment agreement includes both a contract of employment and articles of agreement;

(h) seafarer recruitment and placement service means any person, company, institution, agency or other organization, in the public or the private sector, which is engaged in recruiting seafarers on behalf of shipowners or placing seafarers with shipowners;

(i) ship means a ship other than one which navigates exclusively in inland waters or waters within, or closely adjacent to, sheltered waters or areas where port regulations apply;

(j) shipowner means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in

avses i regel 5.1.3,

(c) bruttodräktighet: bruttotonnaget beräknat enligt bestämmelserna för mätning av tonnage i bilaga I till International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, eller eventuella efterföljare till den konventionen; för fartyg som omfattas av den provisoriska ordning för mätning av dräktighet som Internationella sjöfartsorganisationen antagit är bruttodräktigheten det som ingår i kolumnen REMARKS i det internationella mätbrevet (1969).

(d) sjöarbetscertifikat: det certifikat som avses i regel 5.1.3,

(e) föreskrifter enligt denna konvention: krav enligt dessa artiklar och regler och enligt del A i koden i denna konvention,

(f) sjöman: varje person som är anställd, sysselsatt eller arbetar i någon funktion ombord på ett fartyg på vilket denna konvention är tillämplig,

(g) sjömans anställningsavtal: innefattar både ett anställningskontrakt och ett anställningsavtal,

(h) sjömansförmedling: varje person, företag, institution, agentur eller annan organisation i den offentliga eller privata sektorn som sysslar med rekrytering av sjöman på uppdrag av redare eller förmedlar sjöman till redare,

(i) fartyg: ett fartyg som inte navigerar enbart i inlandsfarvatten, i vatten inom eller nära skyddade farvatten, eller i områden där hamnregler gäller,

(j) redare: fartygets ägare eller annan organisation eller person, såsom en manager, agent eller tidsbefraktare, som har övertagit ansvaret för fartygets drift från ägaren och som vid övertagandet av detta ansvar har gått med på att ta över det ansvar och de skyldigheter som vilar på redare enligt denna konvention, oberoende av om någon annan

accordance with this Convention, regardless of whether any other organization or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner.

2. Except as expressly provided otherwise, this Convention applies to all seafarers.

3. In the event of doubt as to whether any categories of persons are to be regarded as seafarers for the purpose of this Convention, the question shall be determined by the competent authority in each Member after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned with this question.

4. Except as expressly provided otherwise, this Convention applies to all ships, whether publicly or privately owned, ordinarily engaged in commercial activities, other than ships engaged in fishing or in similar pursuits and ships of traditional build such as dhows and junks. This Convention does not apply to warships or naval auxiliaries.

5. In the event of doubt as to whether this Convention applies to a ship or particular category of ships, the question shall be determined by the competent authority in each Member after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned.

6. Where the competent authority determines that it would not be reasonable or practicable at the present time to apply certain details of the Code referred to in Article VI, paragraph 1, to a ship or particular categories of ships flying the flag of the Member, the relevant provisions of the Code shall not apply to the extent that the subject matter is dealt with differently by national laws or regulations or collective bargaining agreements or other measures. Such a determination may only be made in consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned and may only be made with respect to ships of less than 200 gross tonnage not engaged in international voyages.

organisation eller person tar visst ansvar eller uppfyller vissa skyldigheter på uppdrag av redaren.

2. Om inte annat uttryckligen föreskrivs är denna konvention tillämplig på alla sjömän.

3. Vid tveksamhet skall frågan huruvida kategorier av personer skall betraktas som sjöman enligt denna konvention avgöras av den behöriga myndigheten i varje medlemsstatsland efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer.

4. Om inte annat uttryckligen föreskrivs är denna konvention tillämplig på alla fartyg, offentlig- eller privatägda, som normalt används i kommersiell verksamhet, dock inte sådana fartyg som används för fiske eller liknande ändamål och traditionellt byggda fartyg som dhower och djonker. Konventionen är inte tillämplig på örlogsfartyg eller örlogsflottans hjälpfartyg.

5. Vid tveksamhet huruvida denna konvention är tillämplig på ett fartyg eller en särskild kategori av fartyg skall frågan avgöras av den behöriga myndigheten i respektive medlemsstat efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer.

6. Om den behöriga myndigheten fastställer att det vid den aktuella tidpunkten inte skulle vara rimligt eller möjligt att tillämpa vissa moment i den kod som avses i artikel VI punkt 1 på ett fartyg eller särskilda kategorier av fartyg som för medlemsstatens flagg, skall dessa delar av koden inte tillämpas i den mån frågan hanteras på annat sätt i nationella lagar och andra författningar eller kollektivavtal. Ett sådant beslut får endast tas i samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer och får endast gälla fartyg med mindre än 200 tons bruttodräktighet som inte används i internationell sjöfart.

7. Any determinations made by a Member under paragraph 3 or 5 or 6 of this Article shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office, who shall notify the Members of the Organization.

8. Unless expressly provided otherwise, a reference to this Convention constitutes at the same time a reference to the Regulations and the Code.

Fundamental Rights and Principles

Article III

Each Member shall satisfy itself that the provisions of its law and regulations respect, in the context of this Convention, the fundamental rights to:

- (a) freedom of association and the effective recognition of the right to collective bargaining;
- (b) the elimination of all forms of forced or compulsory labour;
- (c) the effective abolition of child labour; and
- (d) the elimination of discrimination in respect of employment and occupation.

Seafarers' Employment and Social Rights

Article IV

1. Every seafarer has the right to a safe and secure workplace that complies with safety standards.
2. Every seafarer has a right to fair terms of employment.
3. Every seafarer has a right to decent working and living conditions on board ship.
4. Every seafarer has a right to health

7. Varje beslut som en medlemsstat tar enligt punkt 3, 5 eller 6 i denna artikel skall meddelas till Internationella arbetsbyråns generaldirektör, som skall underrätta organisationens medlemsstater.

8. Om inte annat uttryckligen föreskrivs utgör en hänvisning till denna konvention samtidigt en hänvisning till reglerna och koden.

Grundläggande rättigheter och principer

Artikel III

Varje medlemsstat skall se till att bestämmelserna i dess lagar och andra författningar som styrs av denna konvention respekterar följande grundläggande rättigheter:

- (a) föreningsfrihet och faktiskt erkännande av rätten att sluta kollektivavtal,
- (b) eliminering av alla former av tvångs- eller obligatoriskt arbete,
- (c) faktiskt avskaffande av barnarbete, och
- (d) avskaffande av diskriminering när det gäller anställning och sysselsättning.

Sjömans anställning och sociala rättigheter

Artikel IV

1. Alla sjömän har rätt till en säker och trygg arbetsplats som uppfyller säkerhetsnormer.
2. Alla sjömän har rätt till skäliga anställningsvillkor.
3. Alla sjömän har rätt till anständiga arbets- och levnadsförhållanden på fartyg.
4. Alla sjömän har rätt till hälso- och

protection, medical care, welfare measures and other forms of social protection.

5. Each Member shall ensure, within the limits of its jurisdiction, that the seafarers' employment and social rights set out in the preceding paragraphs of this Article are fully implemented in accordance with the requirements of this Convention. Unless specified otherwise in the Convention, such implementation may be achieved through national laws or regulations, through applicable collective bargaining agreements or through other measures or in practice.

Implementation and Enforcement Responsibilities

Article V

1. Each Member shall implement and enforce laws or regulations or other measures that it has adopted to fulfil its commitments under this Convention with respect to ships and seafarers under its jurisdiction.

2. Each Member shall effectively exercise its jurisdiction and control over ships that fly its flag by establishing a system for ensuring compliance with the requirements of this Convention, including regular inspections, reporting, monitoring and legal proceedings under the applicable laws.

3. Each Member shall ensure that ships that fly its flag carry a maritime labour certificate and a declaration of maritime labour compliance as required by this Convention.

4. A ship to which this Convention applies may, in accordance with international law, be inspected by a Member other than the flag State, when the ship is in one of its ports, to determine whether the ship is in compliance with the requirements of this Convention.

5. Each Member shall effectively exercise its jurisdiction and control over seafarer recruitment and placement services, if these are established in its territory.

sjukvård, välfärdsåtgärder och andra former av socialt skydd.

5. Varje medlemsstat skall inom sin jurisdiktion se till att sjömännens rättigheter i anställnings- och sociala hänseenden enligt föregående punkter i denna artikel tillgodoses helt enligt kraven i denna konvention. Om inte annat anges i konventionen kan detta uppnås genom nationella lagar och andra författningar, gällande kollektivavtal eller praktisk tillämpning.

Ansvar för genomförande och tillämpning

Artikel V

1. Varje medlemsstat skall genomföra och tillämpa de lagar och andra författningar som den har antagit för att uppfylla sina åtaganden enligt denna konvention med avseende på fartyg och sjöpersonal under dess jurisdiktion.

2. Varje medlemsstat skall effektivt utöva sin jurisdiktion och kontroll över fartyg som för dess flagg genom att inrätta ett system för att säkerställa efterlevnaden av kraven i denna konvention, bland annat regelbundna inspektioner, rapportering, övervakning och rättsliga förfaranden enligt gällande lagar.

3. Varje medlemsstat skall se till att fartyg som för dess flagg har ett sjöarbetscertifikat och en försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen enligt kraven i denna konvention.

4. Ett fartyg på vilket denna konvention är tillämplig får enligt internationell lag inspekteras av en annan medlemsstat än flaggstaten när fartyget är i en av dess hamnar, för att fastställa om fartyget uppfyller kraven i denna konvention.

5. Varje medlemsstat skall effektivt utöva sin jurisdiktion och kontroll över rekryterings- och förmedlingskontor för sjöman, om sådana finns etablerade på dess territorium.

6. Each Member shall prohibit violations of the requirements of this Convention and shall, in accordance with international law, establish sanctions or require the adoption of corrective measures under its laws which are adequate to discourage such violations.

7. Each Member shall implement its responsibilities under this Convention in such a way as to ensure that the ships that fly the flag of any State that has not ratified this Convention do not receive more favourable treatment than the ships that fly the flag of any State that has ratified it.

6. Varje medlemsstat skall förbjuda överträdelse av kraven i denna konvention och skall enligt internationell lag införa sådana sanktioner eller kräva tillämpning av sådana åtgärder för rättelse enligt dess lagar som är tillräckliga för att motarbeta sådana överträdelser.

7. Medlemsstaterna skall uppfylla sina skyldigheter enligt denna konvention på ett sådant sätt att de försäkras sig om att fartyg som är flaggade i en stat som inte har ratificerat konventionen inte får en förmånligare behandling än fartyg som är flaggade i en stat som har ratificerat den.

Regulations and Parts A and B of the Code

Article VI

1. The Regulations and the provisions of Part A of the Code are mandatory. The provisions of Part B of the Code are not mandatory.

2. Each Member undertakes to respect the rights and principles set out in the Regulations and to implement each Regulation in the manner set out in the corresponding provisions of Part A of the Code. In addition, the Member shall give due consideration to implementing its responsibilities in the manner provided for in Part B of the Code.

3. A Member which is not in a position to implement the rights and principles in the manner set out in Part A of the Code may, unless expressly provided otherwise in this Convention, implement Part A through provisions in its laws and regulations or other measures which are substantially equivalent to the provisions of Part A.

4. For the sole purpose of paragraph 3 of this Article, any law, regulation, collective agreement or other implementing measure shall be considered to be substantially equivalent, in the context of this Convention, if the Member satisfies itself that:

Reglerna och delarna A och B i koden

Artikel VI

1. Reglerna och bestämmelserna i del A i koden är obligatoriska. Bestämmelserna i del B i koden är inte obligatoriska.

2. Varje medlemsstat åtar sig att respektera de rättigheter och principer som fastställs i reglerna och att genomföra varje regel på det sätt som fastställs i motsvarande bestämmelser i del A i koden. Dessutom skall medlemsstaten överväga att fullgöra sina skyldigheter enligt del B i koden.

3. En medlemsstat som inte kan införa rättigheter och principer på det sätt som anges i del A i koden kan, om inte annat uttryckligen föreskrivs i denna konvention, tillämpa del A genom bestämmelser i dess lagar och andra författningar som i huvudsak är likvärdiga med bestämmelserna i del A.

4. Enbart när det gäller punkt 3 i denna artikel skall varje lag eller annan författning, kollektivavtal eller annan tillämpningsåtgärd anses vara i huvudsak likvärdig, inom ramen för denna konvention, om medlemsstaten förvissas sig om att:

(a) it is conducive to the full achievement of the general object and purpose of the provision or provisions of Part A of the Code concerned; and

(b) it gives effect to the provision or provisions of Part A of the Code concerned.

(a) den medverkar till att det allmänna syftet och ändamålet med berörd(a) bestämmelse(r) i del A i koden helt uppnås, och

(b) den ger kraft åt berörd(a) bestämmelse(r) i del A i koden.

Consultation with Shipowners' and Seafarers' Organizations

Article VII

Any derogation, exemption or other flexible application of this Convention for which the Convention requires consultation with shipowners' and seafarers' organizations may, in cases where representative organizations of shipowners or of seafarers do not exist within a Member, only be decided by that Member through consultation with the Committee referred to in Article XIII.

Entry into Force

Article VIII

1. The formal ratifications of this Convention shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration.

2. This Convention shall be binding only upon those Members of the International Labour Organization whose ratifications have been registered by the Director-General.

3. This Convention shall come into force 12 months after the date on which there have been registered ratifications by at least 30 Members with a total share in the world gross tonnage of ships of 33 per cent.

4. Thereafter, this Convention shall come into force for any Member 12 months after the date on which its ratification has been registered.

Samråd med redar- och sjöfolksorganisationer

Artikel VII

I fall då representativa redar- och sjöfolksorganisationer inte finns inom en medlemsstat, får varje inskränkning, undantag eller annan flexibel tillämpning av denna konvention, för vilken konventionen kräver samråd med redar- och sjöfolksorganisationer, endast fastställas av den medlemsstaten genom samråd med den kommitté som avses i artikel XIII.

Ikraftträdande

Artikel VIII

1. Formella ratifikationer av denna konvention skall sändas till Internationella arbetsbyråns generaldirektör för registrering.

2. Denna konvention skall vara bindande endast för de medlemmar av Internationella arbetsorganisationen vars ratifikationer har registrerats hos generaldirektören.

3. Denna konvention träder i kraft 12 månader efter den dag då ratifikationer från minst 30 av ILO:s medlemsstater som tillsammans svarar för minst 33 % av världstonnaget har registrerats.

4. Därefter träder konventionen i kraft för varje annan medlemsstat 12 månader efter den dag då dess ratifikation har registrerats.

Denunciation

Article IX

1. A Member which has ratified this Convention may denounce it after the expiration of ten years from the date on which the Convention first comes into force, by an act communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration. Such denunciation shall not take effect until one year after the date on which it is registered.

2. Each Member which does not, within the year following the expiration of the period of ten years mentioned in paragraph 1 of this Article, exercise the right of denunciation provided for in this Article, shall be bound for another period of ten years and, thereafter, may denounce this Convention at the expiration of each new period of ten years under the terms provided for in this Article.

Uppsägning

Artikel IX

1. En medlemsstat som har ratificerat denna konvention kan säga upp den sedan tio år har förflutit från den dag då konventionen först träder i kraft, genom en skrivelse som sänds till Internationella arbetsbyråns generaldirektör för registrering. En sådan uppsägning får inte verkan förrän ett år efter den dag då den har registrerats.

2. Varje medlemsstat som inte inom det år som följer på utgången av den i föregående punkt nämnda tioårsperioden gör bruk av sin uppsägningsrätt enligt denna artikel, skall vara bunden för ytterligare en period om tio år och kan därefter säga upp konventionen vid utgången av varje ny tioårsperiod på de villkor som föreskrivs i denna artikel.

Effect of Entry into Force

Article X

This Convention revises the following Conventions:

Minimum Age (Sea) Convention, 1920 (No. 7)

Unemployment Indemnity (Shipwreck) Convention, 1920 (No. 8)

Placing of Seamen Convention, 1920 (No. 9)

Medical Examination of Young Persons (Sea) Convention, 1921 (No. 16)

Seamen's Articles of Agreement Convention, 1926 (No. 22)

Repatriation of Seamen Convention, 1926 (No. 23)

Officers' Competency Certificates Convention, 1936 (No. 53)

Effekt av ikraftträdandet

Artikel X

Genom denna konvention revideras följande konventioner:

Konvention (nr 7) Minimialder för arbete till sjöss, 1920

Konvention (nr 8) Ersättning för arbetslöshet vid fall av fartygs förolyckande, 1920

Konvention (nr 9) Arbetsförmedling för sjömän, 1920

Konvention (nr 16) Läkarundersökning av minderåriga vid arbete till sjöss, 1921

Konvention (nr 22) Sjömäns anställningsavtal, 1926

Konvention (nr 23) Hemsändning av sjömän, 1926

Konvention (nr 53) Kompetens hos befäl på handelsfartyg, 1936

Holidays with Pay (Sea) Convention, 1936 (No. 54)	Konvention (nr 54) Holidays with Pay (Sea), 1936 (nr 54)
Shipowners' Liability (Sick and Injured Seamen) Convention, 1936 (No. 55)	Konvention (nr 55) Redares förpliktelser i fall sjömän drabbas av sjukdom, olycksfall eller döden, 1936
Sickness Insurance (Sea) Convention, 1936 (No. 56)	Konvention (nr 56) Sjukförsäkring för sjömän, 1936
Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1936 (No. 57)	Konvention (nr 57) Hours of Work and Manning (Sea), 1936
Minimum Age (Sea) Convention (Revised), 1936 (No. 58)	Konvention (nr 58) Minimiålder för arbete till sjöss (reviderad), 1936
Food and Catering (Ships' Crews) Convention, 1946 (No. 68)	Konvention (nr 68) Kosthåll och utspisning (för fartygsbesättningar), 1946
Certification of Ships' Cooks Convention, 1946 (No. 69)	Konvention (nr 69) Behörighetsbevis för skeppskockar, 1946
Social Security (Seafarers) Convention, 1946 (No. 70)	Konvention (nr 70) Social trygghet för sjömän, 1946
Paid Vacations (Seafarers) Convention, 1946 (No. 72)	Konvention (nr 72) Paid Vacations (Seafarers), 1946
Medical Examination (Seafarers) Convention, 1946 (No. 73)	Konvention (nr 73) Läkareundersökning av sjömän, 1946
Certification of Able Seamen Convention, 1946 (No. 74)	Konvention (nr 74) Behörighetsbevis för matroser, 1946
Accommodation of Crews Convention, 1946 (No. 75)	Konvention (nr 75) Accommodation of Crews, 1946
Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1946 (No. 76)	Konvention (nr 76) Löner, arbetstid och bemanning på fartyg, 1946
Paid Vacations (Seafarers) Convention (Revised), 1949 (No. 91)	Konvention (nr 91) Semester med bibehållen hyra för sjömän (reviderad), 1949
Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92)	Konvention (nr 92) Besättningsbostäder (reviderad), 1949
Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1949 (No. 93)	Konvention (nr 93) Löner, arbetstid och bemanning på fartyg (reviderad), 1949
Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1958 (No. 109)	Konvention (nr 109) Löner, arbetstid och bemanning på fartyg (reviderad), 1958
Accommodation of Crews (Supplementary	Konvention (nr 133) Besättningsbostäder

Provisions) Convention, 1970 (No. 133)	(tilläggsbestämmelser), 1970
Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970 (No. 134)	Konvention (nr 134) Förebyggande av olycksfall (sjöpersonal), 1970
Continuity of Employment (Seafarers) Convention, 1976 (No. 145)	Konvention (nr 145) Kontinuitet i sysselsättningen (sjöpersonal), 1976
Seafarers' Annual Leave with Pay Convention, 1976 (No. 146)	Konvention (nr 146) Semester för sjöpersonal, 1976
Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147)	Konvention (nr 147) Minimionormer i handelsfartyg, 1976
Protocol of 1996 to the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147)	Protokoll till 1976 års konvention (nr 147) om minimionormer i handelsfartyg, 1996
Seafarers' Welfare Convention, 1987 (No. 163)	Konvention (nr 163) Sjömäns välfärd till sjöss och i hamn, 1987
Health Protection and Medical Care (Seafarers) Convention, 1987 (No. 164)	Konvention (nr 164) Hälso- och sjukvård för sjömän, 1987
Social Security (Seafarers) Convention (Revised), 1987 (No. 165)	Konvention (nr 165) Socialförsäkringsskydd för sjömän (reviderad), 1987
Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987 (No. 166)	Konvention (nr 166) Sjömäns hemresa (reviderad), 1987
Labour Inspection (Seafarers) Convention, 1996 (No. 178)	Konvention (nr 178) Tillsyn av sjömäns arbets- och levnadsförhållanden, 1996
Recruitment and Placement of Seafarers Convention, 1996 (No. 179)	Konvention (nr 179) Rekrytering av och arbetsförmedling för sjömän, 1996
Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996 (No. 180).	Konvention (nr 180) Sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg, 1996.

Depositary Functions

Article XI

1. The Director-General of the International Labour Office shall notify all Members of the International Labour Organization of the registration of all ratifications, acceptances and denunciations under this Convention.

2. When the conditions provided for in paragraph 3 of Article VIII have been fulfilled, the Director-General shall draw the attention of the Members of the

Depositärfunktioner

Artikel XI

1. Internationella arbetsbyråns generaldirektör skall underrätta samtliga medlemmar av Internationella arbetsorganisationen om registreringen av alla ratifikationer, godkännanden och uppsägningar enligt denna konvention.

2. När villkoren i artikel VIII punkt 3 är uppfyllda skall generaldirektören underrätta medlemsstaternas organisationer om datum för konventionens ikraftträdande.

Organization to the date upon which the Convention will come into force.

Article XII

The Director-General of the International Labour Office shall communicate to the Secretary-General of the United Nations for registration in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations full particulars of all ratifications, acceptances and denunciations registered under this Convention. Special Tripartite Committee

Article XIII

1. The Governing Body of the International Labour Office shall keep the working of this Convention under continuous review through a committee established by it with special competence in the area of maritime labour standards.

2. For matters dealt with in accordance with this Convention, the Committee shall consist of two representatives nominated by the Government of each Member which has ratified this Convention, and the representatives of Shipowners and Seafarers appointed by the Governing Body after consultation with the Joint Maritime Commission.

3. The Government representatives of Members which have not yet ratified this Convention may participate in the Committee but shall have no right to vote on any matter dealt with in accordance with this Convention. The Governing Body may invite other organizations or entities to be represented on the Committee by observers.

4. The votes of each Shipowner and Seafarer representative in the Committee shall be weighted so as to ensure that the Shipowners' group and the Seafarers' group each have half the voting power of the total number of governments which are represented at the meeting concerned and entitled to vote.

Artikel XII

Internationella arbetsbyråns generaldirektör skall, för registrering i enlighet med artikel 102 i Förenta nationernas stadga, lämna Förenta nationernas generalsekreterare fullständiga upplysningar om alla ratifikationer, godkännanden och uppsägningar som har registrerats enligt denna konvention. Den speciella trepartskommittén

Artikel XIII

1. Internationella arbetsbyråns styrelse skall kontinuerligt övervaka hur denna konvention fungerar genom en kommitté som den inrättar och som har specialkompetens inom sjöfartens arbetsnormer.

2. I frågor som handläggs enligt denna konvention skall kommittén bestå av två representanter utsedda av regeringen i varje medlemsstat som har ratificerat denna konvention och de representanter för redare och sjömän som styrelsen har utsett efter samråd med Joint Maritime Commission.

3. Regeringsföreträdare från medlemsstater som ännu inte har ratificerat denna konvention får medverka i kommittén men skall inte ha rösträtt i någon fråga som handläggs enligt konventionen. Styrelsen får bjuda in andra organisationer eller enheter att representeras i kommittén genom observatörer.

4. Rösterna från varje representant för redare och sjöman i kommittén skall vägas så att vardera gruppen har halva röststyrkan hos det totala antalet röstberättigade regeringar som är företrädna vid det aktuella mötet.

Amendment of this Convention

Article XIV

1. Amendments to any of the provisions of this Convention may be adopted by the General Conference of the International Labour Organization in the framework of article 19 of the Constitution of the International Labour Organisation and the rules and procedures of the Organization for the adoption of Conventions. Amendments to the Code may also be adopted following the procedures in Article XV.

2. In the case of Members whose ratifications of this Convention were registered before the adoption of the amendment, the text of the amendment shall be communicated to them for ratification.

3. In the case of other Members of the Organization, the text of the Convention as amended shall be communicated to them for ratification in accordance with article 19 of the Constitution.

4. An amendment shall be deemed to have been accepted on the date when there have been registered ratifications, of the amendment or of the Convention as amended, as the case may be, by at least 30 Members with a total share in the world gross tonnage of ships of at least 33 per cent.

5. An amendment adopted in the framework of article 19 of the Constitution shall be binding only upon those Members of the Organization whose ratifications have been registered by the Director-General of the International Labour Office.

6. For any Member referred to in paragraph 2 of this Article, an amendment shall come into force 12 months after the date of acceptance referred to in paragraph 4 of this Article or 12 months after the date on which its ratification of the amendment has been registered, whichever date is later.

7. Subject to paragraph 9 of this Article, for Members referred to in paragraph 3 of this Article, the Convention as amended shall come into force 12 months after the date of

Ändring av denna konvention

Artikel XIV

1. Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens kan anta ändringar av någon av bestämmelserna i denna konvention enligt artikel 19 i ILO-stadgan och organisationens regler och förfaranden för antagande av konventioner. Ändringar av koden kan också antas enligt förfarandet i artikel XV.

2. Beträffande medlemsstater vars ratifikationer av denna konvention registrerades innan ändringen antogs, skall ändringstexten tillställas dem för ratifikation.

3. Beträffande andra stater som är medlemmar av organisationen skall den ändrade konventionstexten tillställas dem för ratifikation enligt artikel 19 i stadgan.

4. En ändring skall anses ha accepterats den dag då ratifikationer av ändringen respektive den ändrade konventionen från minst 30 av ILO:s medlemsstater som tillsammans svarar för minst 33 % av världstonnaget har registrerats.

5. En ändring som antagits enligt artikel 19 i stadgan skall vara bindande endast för de medlemmar av Internationella arbetsorganisationen vars ratifikationer har registrerats hos Internationella arbetsbyråns generaldirektör.

6. För medlemsstater som avses i punkt 2 i denna artikel skall en ändring träda i kraft 12 månader efter den dag den accepteras enligt punkt 4 i denna artikel, eller 12 månader efter den dag då ratifikation av ändringen registrerades, varvid det senaste av dessa datum skall gälla.

7. Med förbehåll för punkt 9 i denna artikel skall den ändrade konventionen, för medlemsstater som avses i punkt 3 i denna artikel, träda i kraft 12 månader efter den

acceptance referred to in paragraph 4 of this Article or 12 months after the date on which their ratifications of the Convention have been registered, whichever date is later.

8. For those Members whose ratification of this Convention was registered before the adoption of an amendment but which have not ratified the amendment, this Convention shall remain in force without the amendment concerned.

9. Any Member whose ratification of this Convention is registered after the adoption of the amendment but before the date referred to in paragraph 4 of this Article may, in a declaration accompanying the instrument of ratification, specify that its ratification relates to the Convention without the amendment concerned. In the case of a ratification with such a declaration, the Convention shall come into force for the Member concerned 12 months after the date on which the ratification was registered. Where an instrument of ratification is not accompanied by such a declaration, or where the ratification is registered on or after the date referred to in paragraph 4, the Convention shall come into force for the Member concerned 12 months after the date on which the ratification was registered and, upon its entry into force in accordance with paragraph 7 of this Article, the amendment shall be binding on the Member concerned unless the amendment provides otherwise.

Amendments to the Code

Article XV

1. The Code may be amended either by the procedure set out in Article XIV or, unless expressly provided otherwise, in accordance with the procedure set out in the present Article.

2. An amendment to the Code may be proposed to the Director-General of the International Labour Office by the government of any Member of the Organization or by the group of Shipowner representatives or the group of Seafarers

dag den accepteras enligt punkt 4 i denna artikel, eller 12 månader efter den dag då deras ratifikationer av konventionen registrerades, varvid det senaste av dessa datum skall gälla.

8. För medlemsstater vars ratifikation av denna konvention registrerades innan en ändring antas men som inte har ratificerat ändringen skall konventionen förbli i kraft utan den berörda ändringen.

9. Varje medlemsstat vars ratifikation av denna konvention registreras efter det att ändringen antas men före det datum som avses i punkt 4 i denna artikel får i en förklaring som åtföljer ratifikationsinstrumentet specificera att dess ratifikation avser konventionen utan den berörda ändringen. För en ratifikation med en sådan förklaring skall konventionen för den berörda medlemsstatens del träda i kraft 12 månader efter det datum då ratifikationen registrerades. När ett ratifikationsinstrument inte åtföljs av en sådan förklaring, eller när ratifikationen registreras på eller efter det datum som anges i punkt 4, skall konventionen för den berörda medlemsstatens del träda i kraft 12 månader efter det datum då ratifikationen registrerades, och efter dess ikraftträdande enligt punkt 7 i denna artikel skall ändringen vara bindande för den berörda medlemsstaten om inte ändringen föreskriver annat.

Ändringar av koden

Artikel XV

1. Koden kan ändras, antingen genom det förfarande som fastställs i artikel XIV eller, om inte annat uttryckligen föreskrivs, enligt det förfarande som fastställs i denna artikel.

2. Förslag om ändring av koden kan ställas till generaldirektören för Internationella arbetsbyrån av regeringen i någon medlemsstat eller de grupper av företrädare för redare eller sjömän som har utsetts till kommittén enligt artikel XIII. En ändring som en

representatives who have been appointed to the Committee referred to in Article XIII. An amendment proposed by a government must have been proposed by, or be supported by, at least five governments of Members that have ratified the Convention or by the group of Shipowner or Seafarer representatives referred to in this paragraph.

3. Having verified that the proposal for amendment meets the requirements of paragraph 2 of this Article, the Director-General shall promptly communicate the proposal, accompanied by any comments or suggestions deemed appropriate, to all Members of the Organization, with an invitation to them to transmit their observations or suggestions concerning the proposal within a period of six months or such other period (which shall not be less than three months nor more than nine months) prescribed by the Governing Body.

4. At the end of the period referred to in paragraph 3 of this Article, the proposal, accompanied by a summary of any observations or suggestions made under that paragraph, shall be transmitted to the Committee for consideration at a meeting. An amendment shall be considered adopted by the Committee if:

(a) at least half the governments of Members that have ratified this Convention are represented in the meeting at which the proposal is considered; and

(b) a majority of at least two-thirds of the Committee members vote in favour of the amendment; and

(c) this majority comprises the votes in favour of at least half the government voting power, half the Shipowner voting power and half the Seafarer voting power of the Committee members registered at the meeting when the proposal is put to the vote.

5. Amendments adopted in accordance with paragraph 4 of this Article shall be submitted to the next session of the Conference for approval. Such approval shall require a majority of two-thirds of the

regering föreslår måste föreslås eller stödjas av minst fem regeringar i medlemsstater som har ratificerat konventionen eller de grupper av företrädare för redare respektive sjömän som avses i denna punkt.

3. Generaldirektören skall, sedan han verifierat att ändringsförslaget uppfyller kraven i punkt 2 i denna artikel, genast skicka det med eventuella kommentarer eller förslag till alla organisationens medlemsstater och uppmana dem att lämna synpunkter eller förslag inom sex månader eller den tidsfrist styrelsen föreskriver (som skall vara minst tre månader och högst nio månader).

4. Vid slutet av den period som nämns i punkt 3 skall förslaget, med en sammanfattning av eventuella synpunkter eller förslag som lämnats enligt den punkten, skickas till kommittén för att behandlas vid ett möte. Kommittén skall anses ha antagit en ändring om:

(a) minst hälften av regeringarna i de medlemsstater som har ratificerat denna konvention är representerade i det möte där förslaget behandlas,

(b) en majoritet på minst två tredjedelar av kommittémedlemmarna röstar för ändringen, och

(c) denna majoritet omfattar rösterna som representerar minst hälften av röststyrkan hos de kommittémedlemmar som representerar regeringarna, redarna respektive sjömännen och som registrerats vid det möte där röstning om förslaget sker.

5. Ändringar som antas enligt punkt 4 i denna artikel skall läggas fram vid konferensens nästa möte för godkännande. Sådant godkännande skall kräva två tredjedels majoritet av rösterna från de närvarande

votes cast by the delegates present. If such majority is not obtained, the proposed amendment shall be referred back to the Committee for reconsideration should the Committee so wish.

6. Amendments approved by the Conference shall be notified by the Director-General to each of the Members whose ratifications of this Convention were registered before the date of such approval by the Conference. These Members are referred to below as the ratifying Members. The notification shall contain a reference to the present Article and shall prescribe the period for the communication of any formal disagreement. This period shall be two years from the date of the notification unless, at the time of approval, the Conference has set a different period, which shall be a period of at least one year. A copy of the notification shall be communicated to the other Members of the Organization for their information.

7. An amendment approved by the Conference shall be deemed to have been accepted unless, by the end of the prescribed period, formal expressions of disagreement have been received by the Director-General from more than 40 per cent of the Members which have ratified the Convention and which represent not less than 40 per cent of the gross tonnage of the ships of the Members which have ratified the Convention.

8. An amendment deemed to have been accepted shall come into force six months after the end of the prescribed period for all the ratifying Members except those which had formally expressed their disagreement in accordance with paragraph 7 of this Article and have not withdrawn such disagreement in accordance with paragraph 11. However:

(a) before the end of the prescribed period, any ratifying Member may give notice to the Director-General that it shall be bound by the amendment only after a subsequent express notification of its acceptance; and

(b) before the date of entry into force of the amendment, any ratifying Member may give

delegaterna. Om denna majoritet inte uppnås, skall den föreslagna ändringen återremitteras till kommittén för förnyad behandling om kommittén så önskar.

6. Generaldirektören skall anmäla ändringar som konferensen godkänt till alla medlemsstater vars ratifikationer av denna konvention registrerats före det datum då konferensen godkände ändringarna. Dessa medlemsstater kallas nedan "ratificerande medlemsstater". Anmälan skall göras med hänvisning till denna artikel och skall föreskriva en tidsfrist för inlämnande av eventuella formella invändningar. Denna frist skall vara två år från anmälningdatum om konferensen inte vid tiden för godkännandet fastställde någon annan tidsfrist, som skall vara minst ett år. En kopia av anmälan skall skickas till organisationens övriga medlemsstater för kännedom.

7. En ändring som konferensen godkänt skall anses ha accepterats om generaldirektören vid utgången av den föreskrivna fristen inte har fått formella invändningar från mer än 40 % av de medlemsstater som har ratificerat konventionen och som representerar minst 40 % av bruttotonnaget av fartygen i de medlemsstater som har ratificerat konventionen.

8. En ändring som anses ha accepterats skall träda i kraft sex månader efter utgången av den föreskrivna fristen för alla ratificerande medlemsstater utom de som anfört formella invändningar enligt punkt 7 i denna artikel och inte återtagit dessa invändningar enligt punkt 11. Dock kan

(a) innan den föreskrivna fristen löpt ut, varje ratificerande medlemsstat till generaldirektören anmäla att den skall vara bunden av ändringen endast efter en senare uttrycklig anmälan att den godkänt denna, och

(b) före den dag då ändringen träder i kraft, varje ratificerande medlemsstat till general-

notice to the Director-General that it will not give effect to that amendment for a specified period.

9. An amendment which is the subject of a notice referred to in paragraph 8(a) of this Article shall enter into force for the Member giving such notice six months after the Member has notified the Director-General of its acceptance of the amendment or on the date on which the amendment first comes into force, whichever date is later.

10. The period referred to in paragraph 8(b) of this Article shall not go beyond one year from the date of entry into force of the amendment or beyond any longer period determined by the Conference at the time of approval of the amendment.

11. A Member that has formally expressed disagreement with an amendment may withdraw its disagreement at any time. If notice of such withdrawal is received by the Director-General after the amendment has entered into force, the amendment shall enter into force for the Member six months after the date on which the notice was registered.

12. After entry into force of an amendment, the Convention may only be ratified in its amended form.

13. To the extent that a maritime labour certificate relates to matters covered by an amendment to the Convention which has entered into force:

(a) a Member that has accepted that amendment shall not be obliged to extend the benefit of the Convention in respect of the maritime labour certificates issued to ships flying the flag of another Member which:

(i) pursuant to paragraph 7 of this Article, has formally expressed disagreement to the amendment and has not withdrawn such disagreement; or

(ii) pursuant to paragraph 8(a) of this Article, has given notice that its acceptance is subject to its subsequent express notifica-

direktören anmäla att den inte kommer att låta ändringen träda i kraft under en given tid.

9. En ändring som anmälts enligt punkt 8 a i denna artikel skall för den anmälände medlemsstatens del träda i kraft sex månader efter det att medlemsstaten har anmält till generaldirektören att den accepterar ändringen, eller den dag då ändringen först träder i kraft, varvid det senaste av dessa datum skall gälla.

10. Den period som avses i punkt 8 b i denna artikel skall inte överskrida ett år från den dag då ändringen träder i kraft, eller den längre tidsfrist som konferensen fastställer när ändringen godkänns.

11. En medlemsstat som har framfört formella invändningar mot en ändring får när som helst ta tillbaka sina invändningar. Om generaldirektören får en anmälan om återtagande sedan ändringen trätt i kraft, skall denna för medlemsstatens del träda i kraft sex månader efter det datum då anmälan registrerades.

12. Sedan en ändring trätt i kraft får konventionen endast ratificeras i sin ändrade form.

13. I den mån ett sjöarbetscertifikat avser frågor som omfattas av en ändring i konventionen som har trätt i kraft

(a) skall en medlemsstat som har godkänt ändringen inte vara skyldig att tillämpa konventionen med avseende på sjöarbetscertifikat utfärdat till fartyg som är flaggat i en annan medlemsstat som:

(i) enligt punkt 7 i denna artikel formellt har framfört invändningar mot ändringen och inte har återtagit dessa invändningar, eller

(ii) enligt punkt 8 a i denna artikel har anmält att dess godkännande gäller med förbehåll för en senare uttrycklig anmälan

tion and has not accepted the amendment;
and

(b) a Member that has accepted the amendment shall extend the benefit of the Convention in respect of the maritime labour certificates issued to ships flying the flag of another Member that has given notice, pursuant to paragraph 8(b) of this Article, that it will not give effect to that amendment for the period specified in accordance with paragraph 10 of this Article.

Authoritative Languages

Article XVI

The English and French versions of the text of this Convention are equally authoritative.

Explanatory Note to the Regulations and Code of the Maritime Labour Convention

1. This explanatory note, which does not form part of the Maritime Labour Convention, is intended as a general guide to the Convention.

2. The Convention comprises three different but related parts: the Articles, the Regulations and the Code.

3. The Articles and Regulations set out the core rights and principles and the basic obligations of Members ratifying the Convention. The Articles and Regulations can only be changed by the Conference in the framework of article 19 of the Constitution of the International Labour Organisation (see Article XIV of the Convention).

4. The Code contains the details for the implementation of the Regulations. It comprises Part A (mandatory Standards) and Part B (non-mandatory Guidelines). The Code can be amended through the simplified procedure set out in Article XV of the Convention. Since the Code relates to detailed implementation, amendments to it must remain within the general scope of the Articles and Regulations.

och inte har godkänt ändringen, och

(b) skall en medlemsstat som har godkänt ändringen tillämpa konventionen med avseende på sjöarbetscertifikat utfärdad till fartyg som är flaggat i en annan medlemsstat som enligt punkt 8 b i denna artikel har anmält att den inte kommer att låta ändringen träda i kraft under den tidsfrist som anges i punkt 10 i denna artikel.

Giltiga språk

Artikel XVI

De engelska och franska versionerna av texten till denna konvention är lika giltiga.

Förklaring till reglerna och koden i sjöarbetskonventionen

1. Denna förklaring, som inte ingår i sjöarbetskonventionen, är avsedd som en allmän vägledning till konventionen.

2. Konventionen består av tre olika men sinsemellan förbundna delar: artiklarna, reglerna och koden.

3. Artiklarna och reglerna fastställer centrala rättigheter och principer och grundläggande skyldigheter för medlemsstater som ratificerar konventionen. Enligt artikel 19 i ILO-stadgan kan artiklar och regler endast ändras av konferensen (se artikel XIV i konventionen).

4. I koden finns tillämpningsföreskrifter för reglerna. Den omfattar del A (obligatoriska standarder) och del B (icke obligatoriska anvisningar). Koden kan ändras genom det förenklade förfarande som fastställs i artikel XV i konventionen. Eftersom koden avser detaljer i tillämpningen, måste ändringar i den rymmas inom den ram artiklarna och reglerna skapar.

5. The Regulations and the Code are organized into general areas under five Titles:
- Title 1:* Minimum requirements for seafarers to work on a ship
- Title 2:* Conditions of employment
- Title 3:* Accommodation, recreational facilities, food and catering
- Title 4:* Health protection, medical care, welfare and social security protection
- Title 5:* Compliance and enforcement
5. Reglerna och koden är uppställda under följande fem huvudrubriker:
- Kapitel 1:* Minimikrav för att sjömän skall få arbeta på fartyg
- Kapitel 2:* Anställningsförhållanden
- Kapitel 3:* Bostad, rekreationsmöjligheter, mat och förplägnad
- Kapitel 4:* Hälso- och sjukvård, välfärd och social trygghet
- Kapitel 5:* Uppfyllelse och tillämpning
6. Each Title contains groups of provisions relating to a particular right or principle (or enforcement measure in Title 5), with connected numbering. The first group in Title 1, for example, consists of Regulation 1.1, Standard A1.1 and Guideline B1.1, relating to minimum age.
6. I varje kapitel finns grupper av regler knutna till en särskild rätt eller princip (eller tillämpningsåtgärd i kapitel 5) med nummer. Den första gruppen i kapitel 1 består exempelvis av regel 1.1, standard A1.1 och anvisning B1.1, som handlar om minimiålder.
7. The Convention has three underlying purposes:
- (a) to lay down, in its Articles and Regulations, a firm set of rights and principles;
- (b) to allow, through the Code, a considerable degree of flexibility in the way Members implement those rights and principles; and
- (c) to ensure, through Title 5, that the rights and principles are properly complied with and enforced.
7. Konventionen har tre syften:
- (a) att i artiklar och regler ställa upp en fast serie rättigheter och principer,
- (b) att genom koden skapa goda möjligheter för medlemsstaterna att på ett flexibelt sätt tillämpa dessa rättigheter och principer, och
- (c) att genom kapitel 5 säkerställa att rättigheter och principer uppfylls och tillämpas väl.
8. There are two main areas for flexibility in implementation: one is the possibility for a Member, where necessary (see Article VI, paragraph 3), to give effect to the detailed requirements of Part A of the Code through substantial equivalence (as defined in Article VI, paragraph 4).
8. Det finns utrymme för flexibilitet inom två viktiga tillämpningsområden: ett är möjligheten för en medlemsstat att, vid behov (se artikel VI punkt 3), låta de detaljerade kraven i del A i koden träda i kraft genom huvudsaklig överensstämmelse (enligt definitionen i artikel VI punkt 4).
9. The second area of flexibility in implementation is provided by formulating the mandatory requirements of many provisions in Part A in a more general way, thus leaving a wider scope for discretion as to the precise action to be provided for at the national level. In such cases, guidance on implementation is given in the non-mandatory Part B of the Code. In this way, Members which have ratified this
9. Det andra området för flexibilitet i genomförandet skapas genom att de obligatoriska kraven i många regler i del A formuleras mera allmänt, så att man får större frihet att välja vilken åtgärd som skall vidtas på nationell nivå. Då ges anvisningar för tillämpningen i den icke obligatoriska del B i koden. På detta sätt kan medlemsstater som har ratificerat denna konvention få reda på vilka åtgärder de kan väntas vidta under

Convention can ascertain the kind of action that might be expected of them under the corresponding general obligation in Part A, as well as action that would not necessarily be required. For example, Standard A4.1 requires all ships to provide prompt access to the necessary medicines for medical care on board ship (paragraph 1(b)) and to carry a medicine chest (paragraph 4(a)). The fulfilment in good faith of this latter obligation clearly means something more than simply having a medicine chest on board each ship. A more precise indication of what is involved is provided in the corresponding Guideline B4.1.1 (paragraph 4) so as to ensure that the contents of the chest are properly stored, used and maintained.

10. Members which have ratified this Convention are not bound by the guidance concerned and, as indicated in the provisions in Title 5 on port State control, inspections would deal only with the relevant requirements of this Convention (Articles, Regulations and the Standards in Part A). However, Members are required under paragraph 2 of Article VI to give due consideration to implementing their responsibilities under Part A of the Code in the manner provided for in Part B. If, having duly considered the relevant Guidelines, a Member decides to provide for different arrangements which ensure the proper storage, use and maintenance of the contents of the medicine chest, to take the example given above, as required by the Standard in Part A, then that is acceptable. On the other hand, by following the guidance provided in Part B, the Member concerned, as well as the ILO bodies responsible for reviewing implementation of international labour Conventions, can be sure without further consideration that the arrangements the Member has provided for are adequate to implement the responsibilities under Part A to which the Guideline relates.

motsvarande allmänna skyldighet i del A och vilka som inte är helt nödvändiga. Standard A4.1 kräver exempelvis att alla fartyg skall se till att mediciner som är nödvändiga för sjukvård ombord på fartyg skall kunna tas fram snabbt (punkt 1 b) och att de har ett fartygsapotek (punkt 4 a). Att i god tro uppfylla den senare skyldigheten har helt klart en djupare innebörd än att enbart ha ett apotek ombord på varje fartyg. En mera exakt indikation på vad som krävs för att garantera att lädans innehåll lagras, används, fylls på och ersätts på ett riktigt sätt finns i anvisning B4.1.1 punkt 4.

10. Medlemsstater som har ratificerat denna konvention är inte bundna av anvisningarna, och som anges i reglerna i kapitel 5 om hamnstatskontroll, handlar inspektioner endast om tillämpliga krav enligt denna konvention (artiklar, regler och standarder i del A). Medlemsstaterna är dock enligt artikel VI punkt 2 skyldiga att genomföra sina skyldigheter enligt del A i koden på det sätt som föreskrivs i del B. Om en medlemsstat enligt kraven i standarden i del A, efter att vederbörligen ha övervägt gällande anvisningar, beslutar att göra andra arrangemang varigenom medicinlådans innehåll lagras, används och underhålls på ett riktigt sätt, för att nämna det exempel som togs upp ovan, kan detta godtas. Å andra sidan kan den berörda medlemsstaten och de organ inom ILO som ansvarar för tillsynen av hur internationella arbetskonventioner tillämpas, genom att följa de anvisningar som ges i del B, utan vidare övervägande vara säkra om att de arrangemang medlemsstaten gjort är tillräckliga för att uppfylla de skyldigheter i del A som anvisningarna avser.

The Regulations and the Code

Title 1.

Minimum Requirements for Seafarers to Work on a Ship

Regulation 1.1 – Minimum age

Purpose: To ensure that no under-age persons work on a ship

1. No person below the minimum age shall be employed or engaged or work on a ship.
2. The minimum age at the time of the initial entry into force of this Convention is 16 years.
3. A higher minimum age shall be required in the circumstances set out in the Code.

Standard A1.1 – Minimum age

1. The employment, engagement or work on board a ship of any person under the age of 16 shall be prohibited.
2. Night work of seafarers under the age of 18 shall be prohibited. For the purposes of this Standard, night shall be defined in accordance with national law and practice. It shall cover a period of at least nine hours starting no later than midnight and ending no earlier than 5 a.m.
3. An exception to strict compliance with the night work restriction may be made by the competent authority when:
 - (a) the effective training of the seafarers concerned, in accordance with established programmes and schedules, would be impaired; or
 - (b) the specific nature of the duty or a recognized training programme requires that the seafarers covered by the exception perform duties at night and the authority determines, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, that the work will not be detrimental to their health or well-being.

Reglerna och koden

Kapitel 1.

Minimikrav för att sjömän ska få arbeta på fartyg

Regel 1.1 – Minimiålder

Syfte: Att säkerställa att inga minderåriga arbetar på ett fartyg

1. Ingen som inte har uppnått minimiåldern skall vara anställd, sysselsatt eller arbeta på ett fartyg.
2. Minimiåldern vid tidpunkten för denna konventions första ikraftträdande är 16 år.
3. En högre minimiålder skall krävas i de fall som fastställs i koden.

Standard A1.1 – Minimiålder

1. Ingen som inte har fyllt 16 år får anställas, sysselsättas eller arbeta ombord på ett fartyg.
2. Ingen sjöman som inte har fyllt 18 år får arbeta nattetid. Natt skall i denna standard definieras enligt nationell lag och praxis. Den skall omfatta minst nio timmar med början senast vid midnatt och slut tidigast klockan 05.00.
3. Den behöriga myndigheten får medge att nattarbetsbegränsningen inte behöver uppfyllas strikt om
 - (a) utbildningen av de berörda sjömännen enligt uppgjorda program och scheman skulle försämrats, eller
 - (b) tjänstens specifika art eller ett erkänt utbildningsprogram kräver att den sjöman som undantaget omfattar tjänstgör på natten och myndigheten efter samråd med berörda redar- och sjöfyllsorganisationer konstaterar att arbetet inte kommer att skada personalens hälsa eller välbefinnande.

4. The employment, engagement or work of seafarers under the age of 18 shall be prohibited where the work is likely to jeopardize their health or safety. The types of such work shall be determined by national laws or regulations or by the competent authority, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, in accordance with relevant international standards.

Guideline B1.1 – Minimum age

1. When regulating working and living conditions, Members should give special attention to the needs of young persons under the age of 18.

Regulation 1.2 – Medical certificate

Purpose: To ensure that all seafarers are medically fit to perform their duties at sea

1. Seafarers shall not work on a ship unless they are certified as medically fit to perform their duties.
2. Exceptions can only be permitted as prescribed in the Code.

Standard A1.2 – Medical certificate

1. The competent authority shall require that, prior to beginning work on a ship, seafarers hold a valid medical certificate attesting that they are medically fit to perform the duties they are to carry out at sea.
2. In order to ensure that medical certificates genuinely reflect seafarers' state of health, in light of the duties they are to perform, the competent authority shall, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, and giving due consideration to applicable international guidelines referred to in Part B of this Code, prescribe the nature of the medical examination and certificate.
3. This Standard is without prejudice to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping

4. Anställning, sysselsättning eller arbete skall vara förbjudet för sjömän som inte fyllt 18 år om det kan antas äventyra deras hälsa eller säkerhet. Vilket arbete som är av sådan art skall fastställas i nationella lagar och andra författningar eller av den behöriga myndigheten efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer enligt relevanta internationella normer.

Anvisning B1.1 – Minimiålder

1. När bestämmelser utformas för arbets- och levnadsförhållanden, bör medlemsstater ägna särskild uppmärksamhet åt behoven hos ungdomar som inte fyllt 18 år.

Regel 1.2 – Läkarintyg

Syfte: Att säkerställa att alla sjömän är medicinskt lämpliga att utföra sina uppgifter till sjöss

1. Sjömän skall inte arbeta på ett fartyg om de inte har intyg på att de är medicinskt lämpliga att utföra sina uppgifter.
2. Undantag kan medges endast i de fall som anges i koden.

Standard A1.2 – Läkarintyg

1. Den behöriga myndigheten skall kräva att sjömän, innan arbete på ett fartyg påbörjas, innehar ett giltigt läkarintyg som intygar att de är medicinskt lämpliga att utföra sina uppgifter till sjöss.
2. För att säkerställa att läkarintyg ger en korrekt bild av sjömannens hälsotillstånd skall den behöriga myndigheten, mot bakgrund av de uppgifter sjömannen skall utföra, efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer och med vederbörlig hänsyn till de gällande internationella anvisningar som avses i del B i denna kod, föreskriva hur läkarundersökning och läkarintyg skall utformas.
3. Denna standard skall inte påverka tillämpningen av den internationella konventionen om normer för sjöfolks utbildning, certifie-

for Seafarers, 1978, as amended (STCW). A medical certificate issued in accordance with the requirements of STCW shall be accepted by the competent authority, for the purpose of Regulation 1.2. A medical certificate meeting the substance of those requirements, in the case of seafarers not covered by STCW, shall similarly be accepted.

4. The medical certificate shall be issued by a duly qualified medical practitioner or, in the case of a certificate solely concerning eyesight, by a person recognized by the competent authority as qualified to issue such a certificate. Practitioners must enjoy full professional independence in exercising their medical judgement in undertaking medical examination procedures.

5. Seafarers that have been refused a certificate or have had a limitation imposed on their ability to work, in particular with respect to time, field of work or trading area, shall be given the opportunity to have a further examination by another independent medical practitioner or by an independent medical referee.

6. Each medical certificate shall state in particular that:

(a) the hearing and sight of the seafarer concerned, and the colour vision in the case of a seafarer to be employed in capacities where fitness for the work to be performed is liable to be affected by defective colour vision, are all satisfactory; and

(b) the seafarer concerned is not suffering from any medical condition likely to be aggravated by service at sea or to render the seafarer unfit for such service or to endanger the health of other persons on board.

7. Unless a shorter period is required by reason of the specific duties to be performed by the seafarer concerned or is required under STCW:

(a) a medical certificate shall be valid for a maximum period of two years unless the seafarer is under the age of 18, in which case the maximum period of validity shall be one year;

ring och vakthållning, 1978, med ändringar (STCW-konventionen). Den behöriga myndigheten skall godta ett läkarintyg som utfärdats enligt kraven i STCW som ett intyg enligt regel 1.2. När det gäller sjömän som inte omfattas av STCW skall ett läkarintyg som i huvudsak uppfyller dessa krav likaså godkännas.

4. Läkarintyget skall vara utfärdat av en behörig läkare eller, när det endast gäller ett intyg från en synundersökning, av en person som den behöriga myndigheten godkännt som behörig att utfärda ett sådant intyg. Läkare som genomför läkarundersökningar måste vara helt oberoende i sina yrkesmässiga bedömningar.

5. Sjöman som har vägrats intyg eller har nedsatt arbetsförmåga, särskilt när det gäller arbetstid, arbetsfält eller geografiskt område, skall kunna få ytterligare en undersökning gjord hos en annan oberoende behörig läkare eller en oberoende medicinsk skiljedomare.

6. Varje läkarintyg skall särskilt ange att den berörda personen

(a) har en tillfredsställande hörsel och syn, vilket även skall avse färgseendet när det gäller en person som skall arbeta i funktioner där lämpligheten för det arbete som skall utföras kan påverkas av brister i färgseendet, och

(b) inte lider av något medicinskt tillstånd som kan komma att förvärras av tjänstgöring till sjöss, göra vederbörande olämplig för sådan tjänstgöring eller äventyra andra ombordvarandes hälsa.

7. Om inte en kortare period krävs med hänsyn till de speciella arbetsuppgifter som personen skall utföra, eller krävs enligt STCW

(a) skall ett läkarintyg gälla högst två år om inte sjömannen är under 18 år, då den längsta giltighetstiden skall vara ett år,

(b) a certification of colour vision shall be valid for a maximum period of six years.

8. In urgent cases the competent authority may permit a seafarer to work without a valid medical certificate until the next port of call where the seafarer can obtain a medical certificate from a qualified medical practitioner, provided that:

(a) the period of such permission does not exceed three months; and

(b) the seafarer concerned is in possession of an expired medical certificate of recent date.

9. If the period of validity of a certificate expires in the course of a voyage, the certificate shall continue in force until the next port of call where the seafarer can obtain a medical certificate from a qualified medical practitioner, provided that the period shall not exceed three months.

10. The medical certificates for seafarers working on ships ordinarily engaged on international voyages must as a minimum be provided in English.

Guideline B1.2 – Medical certificate

Guideline B1.2.1 – International guidelines

1. The competent authority, medical practitioners, examiners, shipowners, seafarers' representatives and all other persons concerned with the conduct of medical fitness examinations of seafarer candidates and serving seafarers should follow the ILO/ WHO Guidelines for Conducting Pre-sea and Periodic Medical Fitness Examinations for Seafarers, including any subsequent versions, and any other applicable international guidelines published by the International Labour Organization, the International Maritime Organization or the World Health Organization.

(b) skall ett intyg om färgseende gälla högst sex år.

8. I trängande fall får den behöriga myndigheten medge att en person arbetar utan giltigt läkarintyg till nästa angröringshamn där en kompetent legitimerad läkare kan utfärda ett sådant, under förutsättning

(a) att medgivandet skall gälla högst tre månader, och

(b) att personen ifråga har ett utgången men nyligen utfärdat läkarintyg.

9. Om giltighetstiden för ett intyg går ut under en sjöresa, skall det fortsätta att gälla till nästa angröringshamn där personen ifråga kan få ett läkarintyg från en behörig läkare, på villkor att fristen inte överskrider tre månader.

10. Läkarintyg för sjömän som arbetar på fartyg som normalt går i internationell sjöfart måste som ett minimum utfärdas på engelska.

Anvisning B1.2 – Läkarintyg

Anvisning B1.2.1 – Internationella anvisningar

1. Den behöriga myndigheten, behöriga läkare, examinatorer, redare, företrädare för sjömän och alla andra personer som berörs av genomförandet av medicinska lämplighetsundersökningar av sökande och tjänstgörande sjömän bör följa ILO/WHO:s anvisningar för läkarundersökning av sjömän (Guidelines for Conducting Pre-sea and Periodic Medical Fitness Examinations for Seafarers) och eventuella senare versioner, samt eventuella andra tillämpliga internationella anvisningar som offentliggörs av Internationella arbetsorganisationen, FN:s internationella sjöfartsorganisation eller Världshälsoorganisationen.

Regulation 1.3 – Training and qualifications

Purpose: To ensure that seafarers are trained or qualified to carry out their duties on board ship

1. Seafarers shall not work on a ship unless they are trained or certified as competent or otherwise qualified to perform their duties.
2. Seafarers shall not be permitted to work on a ship unless they have successfully completed training for personal safety on board ship.
3. Training and certification in accordance with the mandatory instruments adopted by the International Maritime Organization shall be considered as meeting the requirements of paragraphs 1 and 2 of this Regulation.

4. Any Member which, at the time of its ratification of this Convention, was bound by the Certification of Able Seamen Convention, 1946 (No. 74), shall continue to carry out the obligations under that Convention unless and until mandatory provisions covering its subject matter have been adopted by the International Maritime Organization and entered into force, or until five years have elapsed since the entry into force of this Convention in accordance with paragraph 3 of Article VIII, whichever date is earlier.

Regulation 1.4 – Recruitment and placement

Purpose: To ensure that seafarers have access to an efficient and well-regulated seafarer recruitment and placement system

1. All seafarers shall have access to an efficient, adequate and accountable system for finding employment on board ship without charge to the seafarer.
2. Seafarer recruitment and placement services operating in a Member's territory shall conform to the standards set out in the Code.
3. Each Member shall require, in respect of

Regel 1.3 – Utbildning och kvalifikationer

Syfte: Att säkerställa att sjömän är utbildade eller kvalificerade att utföra sina uppgifter ombord på fartyg

1. Sjömän skall inte arbeta på ett fartyg, om de inte har utbildning eller intyg på att de är kompetenta eller på annat sätt kvalificerade att utföra sina uppgifter.
2. Sjömän skall inte tillåtas arbeta på ett fartyg om de inte med godkänt resultat har fullgjort en utbildning i personlig säkerhet ombord på fartyg.
3. Utbildning och certifiering enligt de obligatoriska instrument som Internationella sjöfartsorganisationen antagit skall anses uppfylla kraven i punkterna 1 och 2 i denna regel.

4. Varje medlemsstat som när den ratificerade denna konvention var bunden av 1946 års konvention (nr 74) om behörighetsbevis för matrosar skall fortsätta att uppfylla sina skyldigheter enligt den konventionen om inte och fram till dess obligatoriska regler som täcker dess ämnesområde har antagits av Internationella sjöfartsorganisationen och trätt i kraft, eller tills fem år har förflutit efter denna konventions ikraftträdande enligt artikel VIII punkt 3, beroende på vilket som inträffar först.

Regel 1.4 – Rekrytering och arbetsförmedling

Syfte: Att säkerställa att sjömän har tillgång till ett effektivt och väl reglerat system för rekrytering och förmedling av sjömän

1. Alla sjömän skall ha tillgång till ett effektivt, väl fungerande och ansvarsfullt system för att finna anställning ombord på fartyg utan kostnad för sjömännen.
2. Rekryterings- och arbetsförmedlingskontor för sjömän som agerar på en medlemsstats territorium skall uppfylla de standarder som fastställs i koden.
3. Varje medlemsstat skall, när det gäller

seafarers who work on ships that fly its flag, that shipowners who use seafarer recruitment and placement services that are based in countries or territories in which this Convention does not apply, ensure that those services conform to the requirements set out in the Code.

Standard A1.4 – Recruitment and placement

1. Each Member that operates a public seafarer recruitment and placement service shall ensure that the service is operated in an orderly manner that protects and promotes seafarers' employment rights as provided in this Convention.

2. Where a Member has private seafarer recruitment and placement services operating in its territory whose primary purpose is the recruitment and placement of seafarers or which recruit and place a significant number of seafarers, they shall be operated only in conformity with a standardized system of licensing or certification or other form of regulation. This system shall be established, modified or changed only after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned. In the event of doubt as to whether this Convention applies to a private recruitment and placement service, the question shall be determined by the competent authority in each Member after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned. Undue proliferation of private seafarer recruitment and placement services shall not be encouraged.

3. The provisions of paragraph 2 of this Standard shall also apply - to the extent that they are determined by the competent authority, in consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, to be appropriate - in the context of recruitment and placement services operated by a seafarers' organization in the territory of the Member for the supply of seafarers who are nationals of that Member to ships which fly its flag. The services covered by this paragraph are those fulfilling the following conditions:

sjömän som arbetar på fartyg som för dess flagg, kräva att redare som utnyttjar rekryterings- och förmedlingskontor som har sitt säte i länder eller territorier som inte tillämpar denna konvention försäkras sig om att kontoren uppfyller de krav som fastställs i koden.

Standard A1.4 – Rekrytering och arbetsförmedling

1. Varje medlemsstat som driver offentliga rekryterings- och förmedlingskontor för sjömän skall se till att kontoren drivs på ett ordnat sätt så att sjömannens arbetsrätt enligt denna konvention skyddas och främjas.

2. Om det finns privata rekryterings- och förmedlingskontor på en medlemsstats territorium vars primära syfte är rekrytering av och arbetsförmedling för sjömän, eller som rekryterar och förmedlar sjömän i betydande omfattning, skall dessa drivas helt enligt ett standardiserat system för licensiering, certifiering eller annan form av reglering. Detta system skall inrättas, modifieras eller ändras endast efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer. Uppstår tveksamhet om denna konvention är tillämplig på privata rekryterings- och förmedlingskontor, skall frågan avgöras av den behöriga myndigheten i varje medlemsstat efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer. Ohämmand spridning av privata rekryterings- och förmedlingskontor för sjömän skall inte uppmuntras.

3. Bestämmelserna i punkt 2 i denna standard skall - i den mån den behöriga myndigheten i samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer bedömer dem som lämpliga - också tillämpas på rekrytering och arbetsförmedling som bedrivs av en organisation för sjömän på medlemsstatens territorium för att rekrytera sjömän som är medborgare i den medlemsstaten till fartyg som för dess flagg. De kontor som omfattas av denna punkt är sådana som uppfyller följande villkor:

- (a) the recruitment and placement service is operated pursuant to a collective bargaining agreement between that organization and a shipowner;
- (b) both the seafarers' organization and the shipowner are based in the territory of the Member;
- (c) The Member has national laws or regulations or a procedure to authorize or register the collective bargaining agreement permitting the operation of the recruitment and placement service; and
- (d) the recruitment and placement service is operated in an orderly manner and measures are in place to protect and promote seafarers' employment rights comparable to those provided in paragraph 5 of this Standard.
4. Nothing in this Standard or Regulation 1.4 shall be deemed to:
- (a) prevent a Member from maintaining a free public seafarer recruitment and placement service for seafarers in the framework of a policy to meet the needs of seafarers and shipowners, whether the service forms part of or is coordinated with a public employment service for all workers and employers; or
- (b) impose on a Member the obligation to establish a system for the operation of private seafarer recruitment or placement services in its territory.
5. A Member adopting a system referred to in paragraph 2 of this Standard shall, in its laws and regulations or other measures, at a minimum:
- (a) prohibit seafarer recruitment and placement services from using means, mechanisms or lists intended to prevent or deter seafarers from gaining employment for which they are qualified;
- (b) require that no fees or other charges for seafarer recruitment or placement or for providing employment to seafarers are borne directly or indirectly, in whole or in
- (a) rekryterings- och arbetsförmedlingskontoren drivs enligt ett kollektivavtal mellan den organisationen och en redare,
- (b) både personalorganisationen och redaren har sitt säte på medlemsstatens territorium,
- (c) medlemsstaten har nationella lagar och andra författningar eller ett förfarande för att auktorisera eller registrera det kollektivavtal som medger bedrivande av rekryterings- och förmedlingskontor, och
- (d) rekryterings- och förmedlingskontoren bedrivs med ordning och reda, och det är sörgt för att sjömännens arbetsrätt skyddas och stöds på ett sätt som motsvarar det som föreskrivs i punkt 5 i denna standard.
4. Ingenting i denna standard eller regel 1.4 skall anses
- (a) hindra en medlemsstat från att upprätthålla fria kontor för rekrytering och förmedling av sjömän enligt ett program för att uppfylla sjömännens och redarnas behov, oavsett om kontoren ingår i eller är samordnade med en offentlig arbetsförmedling för alla sjömän och arbetsgivare, eller
- (b) tvinga på en medlemsstat en skyldighet att inrätta system för att bedriva privat rekrytering eller förmedling av sjömän på dess territorium.
5. En medlemsstat som inrättar ett system som avses i punkt 2 i denna standard skall i sina lagar och andra författningar, åtminstone
- (a) förbjuda rekryterings- och arbetsförmedlingskontor för sjömän att använda medel, system eller listor avsedda att hindra eller avhålla sjömän från att få anställning som den är kvalificerad för,
- (b) kräva att inget arvode eller andra avgifter för rekrytering eller förmedling av sjömän eller för att skaffa anställning till sjömän bekostas direkt eller indirekt, helt eller

part, by the seafarer, other than the cost of the seafarer obtaining a national statutory medical certificate, the national seafarer's book and a passport or other similar personal travel documents, not including, however, the cost of visas, which shall be borne by the shipowner; and

(c) ensure that seafarer recruitment and placement services operating in its territory:

(i) maintain an up-to-date register of all seafarers recruited or placed through them, to be available for inspection by the competent authority;

(ii) make sure that seafarers are informed of their rights and duties under their employment agreements prior to or in the process of engagement and that proper arrangements are made for seafarers to examine their employment agreements before and after they are signed and for them to receive a copy of the agreements;

(iii) verify that seafarers recruited or placed by them are qualified and hold the documents necessary for the job concerned, and that the seafarers' employment agreements are in accordance with applicable laws and regulations and any collective bargaining agreement that forms part of the employment agreement;

(iv) make sure, as far as practicable, that the shipowner has the means to protect seafarers from being stranded in a foreign port;

(v) examine and respond to any complaint concerning their activities and advise the competent authority of any unresolved complaint;

(vi) establish a system of protection, by way of insurance or an equivalent appropriate measure, to compensate seafarers for monetary loss that they may incur as a result of the failure of a recruitment and placement service or the relevant shipowner under the seafarers' employment agreement to meet its obligations to them.

6. The competent authority shall closely supervise and control all seafarer recruitment and placement services operating in the territory of the Member concerned. Any licences or certificates or similar authorizations for the operation of private services in

delvis, av sjömannen, annat än kostnaden för läkarintyg som den nationella lagstiftningen föreskriver, nationell sjömansbok och pass eller liknande personliga resehandlingar, dock inte kostnaden för visum, som redaren skall svara för, och

(c) se till att rekryterings- och förmedlingskontor för sjömän som verkar på dess territorium:

(i) håller ett aktuellt register över alla sjömän som de rekryterat eller förmedlat, vilket skall vara tillgängligt för inspektion av den behöriga myndigheten,

(ii) säkerställer att sjömän före eller under anställningsförfarandet får information om sina rättigheter och skyldigheter enligt anställningsavtalen, att korrekta arrangemang görs för att sjömännen skall kunna granska sina anställningsavtal före och efter det att de undertecknats, och att den får en kopia av avtalen,

(iii) verifierar att sjömän som rekryterats eller förmedlats av dem är kompetent och har de handlingar som behövs för det berörda arbetet, och att anställningsavtalen följer gällande lagar, andra författningar och eventuella kollektivavtal som ingår i anställningsavtalet,

(iv) så långt möjligt ser till att redaren har möjlighet att skydda sjömän från att bli strandsatt i en främmande hamn,

(v) undersöker och tar ställning till eventuella klagomål på deras verksamhet och underrättar den behöriga myndigheten om eventuella olösta klagomål,

(vi) inrättar ett system för skydd, genom försäkring eller på annat likvärdigt sätt, så att sjömän kompenseras för ekonomiska förluster de kan drabbas av om en rekryterings- eller arbetsförmedlingstjänst eller redare inte uppfyller sina skyldigheter enligt sjömännens anställningsavtal.

6. Den behöriga myndigheten skall noga övervaka och kontrollera alla rekryterings- och förmedlingskontor för sjömän som verkar på medlemsstatens territorium. Eventuella licenser, tillstånd eller liknande bemyndiganden att driva privata kontor på

the territory are granted or renewed only after verification that the seafarer recruitment and placement service concerned meets the requirements of national laws and regulations.

7. The competent authority shall ensure that adequate machinery and procedures exist for the investigation, if necessary, of complaints concerning the activities of seafarer recruitment and placement services, involving, as appropriate, representatives of shipowners and seafarers.

8. Each Member which has ratified this Convention shall, in so far as practicable, advise its nationals on the possible problems of signing on a ship that flies the flag of a State which has not ratified the Convention, until it is satisfied that standards equivalent to those fixed by this Convention are being applied. Measures taken to this effect by the Member that has ratified this Convention shall not be in contradiction with the principle of free movement of workers stipulated by the treaties to which the two States concerned may be parties.

9. Each Member which has ratified this Convention shall require that shipowners of ships that fly its flag, who use seafarer recruitment and placement services based in countries or territories in which this Convention does not apply, ensure, as far as practicable, that those services meet the requirements of this Standard.

10. Nothing in this Standard shall be understood as diminishing the obligations and responsibilities of shipowners or of a Member with respect to ships that fly its flag.

Guideline B1.4 – Recruitment and placement

Guideline B1.4.1 – Organizational and operational guidelines

1. When fulfilling its obligations under Standard A1.4, paragraph 1, the competent authority should consider:

(a) taking the necessary measures to pro-

territoriet skall utfärdas eller förnyas först sedan det verifierats att de berörda rekryterings- och förmedlingskontoren uppfyller kraven i nationella lagar och andra författningar.

7. Den behöriga myndigheten skall se till att det finns lämpliga organ och förfaranden för att vid behov utreda klagomål över verksamheten på rekryterings- och förmedlingskontor för sjömän, där så är lämpligt under medverkan av representanter för redare och sjömän.

8. Varje medlemsstat som har ratificerat denna konvention skall så långt möjligt ge råd till sina medborgare om de problem som kan uppstå när man tar anställning på ett fartyg som är flaggat i en stat som inte har ratificerat konventionen, tills det står klart att normer som är likvärdiga med dem som fastställs i denna konvention tillämpas. Åtgärder som den medlemsstat som har ratificerat konventionen vidtar i detta syfte får inte strida mot principen om fri rörlighet för sjömän som föreskrivs i de fördrag där de två berörda staterna kan ingå som parter.

9. Varje medlemsstat som har ratificerat denna konvention skall kräva att redare för fartyg som för dess flagg och som använder rekryterings- och förmedlingskontor med säte i länder eller territorier där denna konvention inte tillämpas, så långt möjligt ser till att kontoren uppfyller kraven i denna standard.

10. Inget i denna standard skall anses minska redares eller en medlemsstats skyldigheter och ansvar med avseende på fartyg som för dess flagg.

Anvisning B1.4 – Rekrytering och arbetsförmedling

Anvisning B1.4.1 – Anvisningar för organisation och verksamhet

1. När den behöriga myndigheten uppfyller sina skyldigheter enligt standard A1.4 punkt 1, bör den:

(a) vidta de åtgärder som behövs för att

mote effective cooperation among seafarer recruitment and placement services, whether public or private;

(b) the needs of the maritime industry at both the national and international levels, when developing training programmes for seafarers that form the part of the ship's crew that is responsible for the ship's safe navigation and pollution prevention operations, with the participation of shipowners, seafarers and the relevant training institutions;

(c) making suitable arrangements for the cooperation of representative shipowners' and seafarers' organizations in the organization and operation of the public seafarer recruitment and placement services, where they exist;

(d) determining, with due regard to the right to privacy and the need to protect confidentiality, the conditions under which seafarers' personal data may be processed by seafarer recruitment and placement services, including the collection, storage, combination and communication of such data to third parties;

(e) maintaining an arrangement for the collection and analysis of all relevant information on the maritime labour market, including the current and prospective supply of seafarers that work as crew classified by age, sex, rank and qualifications, and the industry's requirements, the collection of data on age or sex being admissible only for statistical purposes or if used in the framework of a programme to prevent discrimination based on age or sex;

(f) ensuring that the staff responsible for the supervision of public and private seafarer recruitment and placement services for ship's crew with responsibility for the ship's safe navigation and pollution prevention operations have had adequate training, including approved sea-service experience, and have relevant knowledge of the maritime industry, including the relevant maritime international instruments on training, certification and labour standards;

främja ett effektivt samarbete mellan rekryterings- och förmedlingskontor för sjömän, offentliga såväl som privata,

(b) beakta sjöfartsnäringens behov, nationellt såväl som internationellt, när utbildningsprogram tas fram för besättningsmedlemmar som ansvarar för en säker navigation av fartyget och för åtgärder som hindrar förorening, under medverkan av redare, sjömän och relevanta utbildningsinstitutioner,

(c) göra lämpliga arrangemang för att representativa redar- och sjöfolksorganisationer skall samarbeta om att organisera och driva offentliga rekryterings- och förmedlingskontor för sjömän, där sådana kontor finns,

(d) med vederbörlig hänsyn till rätten till privatliv och behovet av sekretesskydd, fastställa på vilka villkor rekryterings- och förmedlingskontor för sjömän får behandla sjömännens personuppgifter, bland annat insamling, lagring, sammanställning och utlämnande av sådana uppgifter till tredje part,

(e) samlar in och analyserar all relevant information på den maritima arbetsmarknaden, bland annat löpande och framtida tillgång på sjömän som ingår i fartygets besättning, uppdelad på ålder, kön, rang och kvalifikationer, och näringens krav, varvid insamling av data om ålder eller kön är tillåten endast för statistiska syften eller om uppgifterna skall användas i ett program för att hindra diskriminering grundad på ålder eller kön,

(f) se till att den personal som ansvarar för övervakning av offentlig och privat rekrytering och förmedling av sjömän till fartygsbesättningar med ansvar för en säker navigering av fartyget och åtgärder för att motverka föroreningar är väl utbildade och har godkänd erfarenhet från tjänstgöring till sjöss och relevant kunskap om sjöfartsnäringen, inklusive relevanta maritima internationella instrument för utbildning, certifiering och arbetsnormer,

(g) prescribing operational standards and adopting codes of conduct and ethical practices for seafarer recruitment and placement services; and

(h) exercising supervision of the licensing or certification system on the basis of a system of quality standards.

2. In establishing the system referred to in Standard A1.4, paragraph 2, each Member should consider requiring seafarer recruitment and placement services, established in its territory, to develop and maintain verifiable operational practices. These operational practices for private seafarer recruitment and placement services and, to the extent that they are applicable, for public seafarer recruitment and placement services should address the following matters:

(a) medical examinations, seafarers' identity documents and such other items as may be required for the seafarer to gain employment;

(b) maintaining, with due regard to the right to privacy and the need to protect confidentiality, full and complete records of the seafarers covered by their recruitment and placement system, which should include but not be limited to:

- (i) the seafarers' qualifications;
- (ii) record of employment;
- (iii) personal data relevant to employment; and
- (iv) medical data relevant to employment;

(c) maintaining up-to-date lists of the ships for which the seafarer recruitment and placement services provide seafarers and ensuring that there is a means by which the services can be contacted in an emergency at all hours;

(d) procedures to ensure that seafarers are not subject to exploitation by the seafarer recruitment and placement services or their personnel with regard to the offer of engagement on particular ships or by particular companies;

(e) procedures to prevent the opportunities

(g) föreskriva standarder för verksamheten och inrätta uppförandekoder och etiska regler för rekrytering och förmedling av sjömän, och

(h) utöva tillsyn över system för licensiering eller certifiering på grundval av ett system för kvalitetsnormer.

2. Varje medlemsstat bör, när den inrättar det system som avses i standard A1.4 punkt 2, överväga krav på att de rekryterings- och förmedlingskontor för sjömän som verkar på dess territorium skall ta fram och upprätthålla arbetsrutiner som går att verifiera. Dessa arbetsrutiner för privata och, i tillämpliga fall, offentliga rekryterings- och förmedlingskontor för sjömän bör inriktas på följande punkter:

(a) läkarundersökningar, identitetshandlingar för sjömän och annat som kan behövas för att sjömännen skall få anställning,

(b) med vederbörlig hänsyn till rätten till privatliv och behovet av sekretesskydd, att hålla fullständiga register över sjömän som omfattas av deras system för rekrytering och arbetsförmedling och som bör innefatta men inte begränsas till:

- (i) sjömännens kvalifikationer,
- (ii) förteckning över anställningar,
- (iii) personuppgifter av betydelse för anställning, och
- (iv) medicinska data av betydelse för anställning,

(c) att hålla aktuella besättningslistor för de fartyg åt vilka kontoret tillhandahåller besättning, samt säkerställa att det går att kontakta kontoret i en nödsituation vid alla tider på dygnet,

(d) rutiner för att säkerställa att sjömän inte utsätts för exploatering från kontorets eller dess personals sida när det gäller erbjudanden om anställning på vissa fartyg eller hos vissa rederier,

(e) rutiner för att hindra att sjömän

for exploitation of seafarers arising from the issue of joining advances or any other financial transaction between the shipowner and the seafarers which are handled by the seafarer recruitment and placement services;

(f) clearly publicizing costs, if any, which the seafarer will be expected to bear in the recruitment process;

(g) ensuring that seafarers are advised of any particular conditions applicable to the job for which they are to be engaged and of the particular shipowner's policies relating to their employment;

(h) procedures which are in accordance with the principles of natural justice for dealing with cases of incompetence or indiscipline consistent with national laws and practice and, where applicable, with collective agreements;

(i) procedures to ensure, as far as practicable, that all mandatory certificates and documents submitted for employment are up to date and have not been fraudulently obtained and that employment references are verified;

(j) procedures to ensure that requests for information or advice by families of seafarers while the seafarers are at sea are dealt with promptly and sympathetically and at no cost; and

(k) verifying that labour conditions on ships where seafarers are placed are in conformity with applicable collective bargaining agreements concluded between a shipowner and a representative seafarers' organization and, as a matter of policy, supplying seafarers only to shipowners that offer terms and conditions of employment to seafarers which comply with applicable laws or regulations or collective agreements.

3. Consideration should be given to encouraging international cooperation between Members and relevant organizations, such as:

(a) the systematic exchange of information on the maritime industry and labour market

exploateras i samband med utbetalning av förskottslega eller någon annan ekonomisk transaktion mellan redaren och sjömannen, som sköts av rekryterings- och förmedlingskontoret,

(f) att klart tillkännage vilka kostnader sjömannen skall bära, om rekryteringsprocessen är förenad med sådana,

(g) att se till att sjömannen får besked om särskilda villkor som kan gälla det arbete för vilket de skall anställas och om rederiet har särskilda principer som rör anställningen,

(h) rutiner för att hantera fall av inkompetens eller bristande disciplin som uppfyller vedertagna rättvisepprinciper och är förenliga med nationell lag och sedvänja samt i tillämpliga fall med kollektivavtal,

(i) rutiner för att så långt möjligt säkerställa att alla obligatoriska intyg och handlingar som visas upp för anställning är aktuella och inte har skaffats på olaglig väg samt att anställningsreferenser verifieras,

(j) rutiner för att säkerställa att en begäran om upplysningar eller råd från anhöriga till sjömän medan de är till sjöss behandlas snabbt, välvilligt och utan kostnad, och

(k) att verifiera att arbetsförhållandena på fartyg där sjömän är placerade följer gällande kollektivavtal mellan en redare och en representativ organisation för sjömän och har som princip att förmedla personal endast åt sådana redare som erbjuder sjömannen anställningsvillkor och anställningsförhållanden som uppfyller gällande lagar eller andra bestämmelser eller kollektivavtal.

3. Internationellt samarbete mellan medlemsstater och relevanta organisationer bör främjas. Sådant samarbete kan omfatta

(a) ett systematiskt utbyte av information om sjöfartsnäringen och arbetsmarknaden

- | | |
|---|--|
| on a bilateral, regional and multilateral basis; | på bilateral, regional och multilateral nivå, |
| (b) the exchange of information on maritime labour legislation; | (b) utbyte av information om arbetsrättslig lagstiftning inom sjöfarten, |
| (c) the harmonization of policies, working methods and legislation governing recruitment and placement of seafarers; | (c) harmonisering av handlingsprogram, arbetsmetoder och lagstiftning som styr rekrytering av och arbetsförmedling för sjömän, |
| (d) the improvement of procedures and conditions for the international recruitment and placement of seafarers; and | (d) förbättring av rutiner och villkor för internationell rekrytering av och arbetsförmedling för sjömän, och |
| (e) workforce planning, taking account of the supply of and demand for seafarers and the requirements of the maritime industry. | (e) arbetskraftsplanering, med beaktande av tillgången och efterfrågan på sjömän samt sjöfartsnäringens krav. |

Title 2. Conditions of Employment

Kapitel 2. Anställningsförhållanden

Regulation 2.1 – Seafarers' employment agreements

Regel 2.1 – Anställningsavtal för sjömän

Purpose: To ensure that seafarers have a fair employment agreement

Syfte: Att säkerställa att sjömän har rättvisa anställningsavtal

1. The terms and conditions for employment of a seafarer shall be set out or referred to in a clear written legally enforceable agreement and shall be consistent with the standards set out in the Code.

1. Sjömäns anställningsvillkor och anställningsförhållanden skall anges eller åberopas i ett klart formulerat, rättsligt verkställbart avtal och skall uppfylla de standarder som fastställs i koden.

2. Seafarers' employment agreements shall be agreed to by the seafarer under conditions which ensure that the seafarer has an opportunity to review and seek advice on the terms and conditions in the agreement and freely accepts them before signing.

2. Sjömännen skall godkänna anställningsavtalet under förhållanden som garanterar att de har möjlighet att granska och söka råd om villkoren och förhållandena enligt avtalet och frivilligt godkänner dessa före undertecknandet.

3. To the extent compatible with the Member's national law and practice, seafarers' employment agreements shall be understood to incorporate any applicable collective bargaining agreements.

3. I den mån det är förenligt med medlemsstatens nationella lag och praxis skall anställningsavtal för sjömän anses innefatta eventuella gällande kollektivavtal.

Standard

Standard

Standard A2.1 – Seafarers' employment agreements

Standard A2.1 – Anställningsavtal för sjömän

1. Each Member shall adopt laws or regulations requiring that ships that fly its flag comply with the following requirements:

1. Varje medlemsstat skall anta lagar och andra författningar som kräver att fartyg som för dess flagg uppfyller följande krav:

(a) seafarers working on ships that fly its flag shall have a seafarers' employment agreement signed by both the seafarer and the shipowner or a representative of the shipowner (or, where they are not employees, evidence of contractual or similar arrangements) providing them with decent working and living conditions on board the ship as required by this Convention;

(b) seafarers signing a seafarers' employment agreement shall be given an opportunity to examine and seek advice on the agreement before signing, as well as such other facilities as are necessary to ensure that they have freely entered into an agreement with a sufficient understanding of their rights and responsibilities;

(c) the shipowner and seafarer concerned shall each have a signed original of the seafarers' employment agreement;

(d) measures shall be taken to ensure that clear information as to the conditions of their employment can be easily obtained on board by seafarers, including the ship's master, and that such information, including a copy of the seafarers' employment agreement, is also accessible for review by officers of a competent authority, including those in ports to be visited; and

(e) seafarers shall be given a document containing a record of their employment on board the ship.

2. Where a collective bargaining agreement forms all or part of a seafarers' employment agreement, a copy of that agreement shall be available on board. Where the language of the seafarers' employment agreement and any applicable collective bargaining agreement is not in English, the following shall also be available in English (except for ships engaged only in domestic voyages):

(a) a copy of a standard form of the agreement; and

(b) the portions of the collective bargaining agreement that are subject to a port State inspection under Regulation 5.2.

(a) sjömän som arbetar på fartyg som för dess flagg skall ha ett anställningsavtal för sjömän undertecknat av såväl sjömannen som redaren eller en representant för denne (eller, om sjömannen inte är anställd, bevis på kontrakts- eller liknande arrangemang) som ger möjlighet att arbeta och leva under anständiga förhållanden ombord på fartyget enligt kraven i denna konvention,

(b) sjömän som undertecknar ett anställningsavtal för sjömän skall ges möjlighet att granska och söka råd om avtalet innan det undertecknas, samt andra möjligheter som är nödvändiga för att garantera att sjömannen har ingått avtalet av fri vilja och med tillräcklig förståelse av sina rättigheter och skyldigheter,

(c) den berörda redaren och sjömannen skall vardera ha ett undertecknat original av anställningsavtalet,

(d) det skall garanteras att sjömän, även fartygets befälhavare, har lätt tillgång ombord till tydlig information om deras anställningsförhållanden, och att denna information, bland annat en kopia av anställningsavtalet, också finns tillgänglig för granskning av tjänstemän från en behörig myndighet, bland annat myndigheter i hamnar som besöks, och

(e) sjömän skall få en handling med en redogörelse för deras anställning ombord på fartyget.

2. När ett kollektivavtal utgör hela eller en del av ett anställningsavtal för sjömän, skall en kopia av detta avtal finnas tillgänglig ombord. Om språket i anställningsavtalet och ett eventuellt gällande kollektivavtal inte är engelska, skall följande också finnas tillgängligt på engelska (utom för fartyg som endast går i inrikes sjöfart):

(a) en kopia av ett avtalsformulär i standardformat, och

(b) de delar av kollektivavtalet som ingår i en hamnstatsinspektion enligt regel 5.2.

3. The document referred to in paragraph 1(e) of this Standard shall not contain any statement as to the quality of the seafarers' work or as to their wages. The form of the document, the particulars to be recorded and the manner in which such particulars are to be entered, shall be determined by national law.
4. Each Member shall adopt laws and regulations specifying the matters that are to be included in all seafarers' employment agreements governed by its national law. Seafarers' employment agreements shall in all cases contain the following particulars:
- (a) the seafarer's full name, date of birth or age, and birthplace;
- (b) the shipowner's name and address;
- (c) the place where and date when the seafarers' employment agreement is entered into;
- (d) the capacity in which the seafarer is to be employed;
- (e) the amount of the seafarer's wages or, where applicable, the formula used for calculating them;
- (f) the amount of paid annual leave or, where applicable, the formula used for calculating it;
- (g) the termination of the agreement and the conditions thereof, including:
- (i) if the agreement has been made for an indefinite period, the conditions entitling either party to terminate it, as well as the required notice period, which shall not be less for the shipowner than for the seafarer;
- (ii) if the agreement has been made for a definite period, the date fixed for its expiry; and
- (iii) if the agreement has been made for a voyage, the port of destination and the time which has to expire after arrival before the seafarer should be discharged;
- (h) the health and social security protection benefits to be provided to the seafarer by
3. Den handling som avses i punkt 1 e i denna standard skall inte innehålla någon uppgift om kvaliteten på sjömannens arbete eller om lönen. Handlingens utformning, de uppgifter som skall tas upp och hur sådana uppgifter skall föras in skall fastställas i nationell lag.
4. Varje medlemsstat skall anta lagar och andra författningar som tar upp de uppgifter som skall ingå i alla anställningsavtal för sjömän som lyder under dess nationella lag. Anställningsavtal för sjömän skall alltid innehålla följande uppgifter:
- (a) den anställdes fullständiga namn, födelsedatum eller ålder och födelseort,
- (b) redarens namn och adress,
- (c) ort och datum för anställningsavtalets undertecknande,
- (d) vilken funktion anställningen gäller,
- (e) lön eller i tillämpliga fall den formel som skall användas för att beräkna denna,
- (f) semesterns längd eller i tillämpliga fall den formel som skall användas för att beräkna denna,
- (g) upphävande av avtalet och villkoren för detta, bland annat:
- (i) om avtalet har slutits på obestämd tid, de förhållanden som berättigar endera parten att upphäva det, och den uppsägningstid som skall gälla, vilken inte skall vara kortare för redaren än för den anställde,
- (ii) om avtalet har slutits på viss tid, det datum då det skall löpa ut, och
- (iii) om avtalet har slutits för en resa, destinationshamnen och vid vilken tidpunkt efter ankomsten som anställningen skall vara avslutad,
- (h) det skydd för hälsa och social trygghet som redaren skall tillhandahålla:

the shipowner;

- (i) the seafarer's entitlement to repatriation; (i) den anställdes rätt till hemresa,
- (j) reference to the collective bargaining agreement, if applicable; and (j) i tillämpliga fall, hänvisning till kollektivavtalet, och
- (k) any other particulars which national law may require. (k) eventuella andra detaljer som kan krävas i nationell lag.

5. Each Member shall adopt laws or regulations establishing minimum notice periods to be given by the seafarers and shipowners for the early termination of a seafarers' employment agreement. The duration of these minimum periods shall be determined after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, but shall not be shorter than seven days.

5. Varje medlemsstat skall anta lagar och andra författningar som stipulerar kortaste tillåtna uppsägningstid om sjömän och redare vill säga upp ett anställningsavtal i förtid. Längden på dessa minimitider skall bestämmas efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer, men får inte understiga sju dagar.

6. A notice period shorter than the minimum may be given in circumstances which are recognized under national law or regulations or applicable collective bargaining agreements as justifying termination of the employment agreement at shorter notice or without notice. In determining those circumstances, each Member shall ensure that the need of the seafarer to terminate, without penalty, the employment agreement on shorter notice or without notice for compassionate or other urgent reasons is taken into account.

6. En uppsägningstid som är kortare än minimitiden kan tillämpas i fall som godkänns i nationella lagar och andra författningar eller gällande kollektivavtal som motiv för upphävande av anställningsavtal med kortare uppsägningstid eller utan uppsägning. Varje medlemsstat skall när den fastställer sådana skäl beakta att den anställda av barmhärtighetsskäl eller av andra trängande skäl utan att bli skadeståndsskyldig kan behöva säga upp avtalet med kortare varsel eller utan uppsägning.

Guideline

Anvisning

Guideline B2.1 – Seafarers' employment agreements

Anvisning B2.1 – Anställningsavtal för sjömän

Guideline B2.1.1 – Record of employment

Anvisning B2.1.1 – Förteckning över anställningar

1. In determining the particulars to be recorded in the record of employment referred to in Standard A2.1, paragraph 1(e), each Member should ensure that this document contains sufficient information, with a translation in English, to facilitate the acquisition of further work or to satisfy the sea-service requirements for upgrading or promotion. A seafarers' discharge book may satisfy the requirements of paragraph 1(e) of that Standard.

1. Varje medlemsstat bör, när den fastställer de punkter som skall tas upp i den redogörelse för anställningen som avses i standard A2.1 punkt 1 e, se till att det finns tillräcklig information i denna, med en översättning till engelska, för att göra det lätt att skaffa nytt arbete eller att tillgodose kraven på ombordanställning för en högre tjänst eller befördran. En sjömansbok kan uppfylla kraven i punkt 1 e i den standarden.

Regulation

Regulation 2.2 – Wages

Purpose: To ensure that seafarers are paid for their services

1. All seafarers shall be paid for their work regularly and in full in accordance with their employment agreements.

Standard

Standard A2.2 – Wages

1. Each Member shall require that payments due to seafarers working on ships that fly its flag are made at no greater than monthly intervals and in accordance with any applicable collective agreement.

2. Seafarers shall be given a monthly account of the payments due and the amounts paid, including wages, additional payments and the rate of exchange used where payment has been made in a currency or at a rate different from the one agreed to.

3. Each Member shall require that ship-owners take measures, such as those set out in paragraph 4 of this Standard, to provide seafarers with a means to transmit all or part of their earnings to their families or dependants or legal beneficiaries.

4. Measures to ensure that seafarers are able to transmit their earnings to their families include:

(a) a system for enabling seafarers, at the time of their entering employment or during it, to allot, if they so desire, a proportion of their wages for remittance at regular intervals to their families by bank transfers or similar means; and

(b) a requirement that allotments should be remitted in due time and directly to the person or persons nominated by the seafarers.

5. Any charge for the service under paragraphs 3 and 4 of this Standard shall be reasonable in amount, and the rate of currency exchange, unless otherwise

Regel

Regel 2.2 – Lön

Syfte: Att säkerställa att sjömän får betalt för sina tjänster

1. Alla sjömän skall få regelbunden och full betalning för sitt arbete i enlighet med deras anställningsavtal.

Standard

Standard A2.2 – Lön

1. Varje medlemsstat skall kräva att sjömän som arbetar på fartyg som för dess flagg får lön med högst månatliga intervall och i enlighet med eventuella gällande kollektivavtal.

2. Sjömän skall få en månatlig redovisning av upplupna betalningar och utbetalade belopp, bland annat lön, tilläggsbetalningar och tillämplad valutakurs när betalning har gjorts i en valuta eller till en kurs som avviker från den som överenskommit.

3. Varje medlemsstat skall kräva att redare vidtar åtgärder, såsom de som fastställs i punkt 4 i denna standard, för att bereda sjömännen möjlighet att överföra hela eller en del av sina inkomster till sina familjer, anhöriga eller rättsliga förmånstagare.

4. Åtgärder för att säkerställa att sjömän kan överföra sina inkomster till sina familjer innefattar bland annat:

(a) ett system genom vilket sjömän när de påbörjar en anställning eller under denna, om de så önskar, kan anvisa en del av sin lön för avsändning med regelbundna intervall till sina familjer genom banköverföringar eller på liknande sätt, och

(b) ett krav på att anvisningarna skall skickas i rätt tid och direkt till den eller de personer som sjömännen utsett.

5. Eventuell avgift för tjänsten enligt punkterna 3 och 4 i denna standard skall vara rimlig till sitt belopp, och växelkursen skall om inte annat föreskrivs i nationella

provided, shall, in accordance with national laws or regulations, be at the prevailing market rate or the official published rate and not unfavourable to the seafarer.

6. Each Member that adopts national laws or regulations governing seafarers' wages shall give due consideration to the guidance provided in Part B of the Code.

Guideline

Guideline B2.2 - Wages

Guideline B2.2.1 - Specific definitions

1. For the purpose of this Guideline, the term:

(a) able seafarer means any seafarer who is deemed competent to perform any duty which may be required of a rating serving in the deck department, other than the duties of a supervisory or specialist rating, or who is defined as such by national laws, regulations or practice, or by collective agreement;

(b) basic pay or wages means the pay, however composed, for normal hours of work; it does not include payments for overtime worked, bonuses, allowances, paid leave or any other additional remuneration;

(c) consolidated wage means a wage or salary which includes the basic pay and other pay-related benefits; a consolidated wage may include compensation for all overtime hours which are worked and all other pay-related benefits, or it may include only certain benefits in a partial consolidation;

(d) hours of work means time during which seafarers are required to do work on account of the ship;

(e) overtime means time worked in excess of the normal hours of work.

Guideline B2.2.2 - Calculation and payment

1. For seafarers whose remuneration includes separate compensation for overtime worked:

lagar eller andra författningar vara rådande marknadskurs eller officiellt offentliggjord kurs och får inte vara ofördelaktig för sjömännen.

6. Varje medlemsstat som antar nationella lagar och andra författningar som styr sjömäns lön skall vederbörligen beakta anvisningarna i del B i koden.

Anvisning

Anvisning B2.2 - Lön

Anvisning B2.2.1 - Särskilda definitioner

1. I denna anvisning avses med

(a) matros: sjöman som bedöms vara kompetent att utföra alla uppgifter som kan krävas av manskap i däckstjänstgöring, utom de uppgifter som åligger manskap i förmansställning eller specialistställning, eller sjöman som definieras som matros enligt nationella lagar och andra författningar, praxis eller kollektivavtal,

(b) basbetalning eller grundlön: betalning i olika former för normal arbetstid; den innefattar inte övertidsbetalning, bonus, traktamenten, betald ledighet eller eventuell annan tilläggsersättning,

(c) enhetslön: lön, innefattande grundlön och andra lönerelaterade förmåner; enhetslön kan innefatta ersättning för all övertid som arbetas och alla andra lönerelaterade förmåner, eller endast vissa förmåner: partiell enhetslön,

(d) arbetstid eller arbetstimmar: den tid under vilken sjöman är ålagda att arbeta för fartygets räkning,

(e) övertid: den tid som arbetas utöver normal arbetstid.

Anvisning B2.2.2 - Beräkning och betalning

1. För sjöman vars ersättning innefattar särskild ersättning för arbetad övertid gäller följande:

- (a) for the purpose of calculating wages, the normal hours of work at sea and in port should not exceed eight hours per day; (a) vid löneberäkning bör den normala arbetstiden till sjöss och i hamn inte överskrida åtta timmar per dygn,
- (b) for the purpose of calculating overtime, the number of normal hours per week covered by the basic pay or wages should be prescribed by national laws or regulations, if not determined by collective agreements, but should not exceed 48 hours per week; collective agreements may provide for a different but not less favourable treatment; (b) vid beräkning av övertid bör den normala arbetstid per vecka som omfattas av basbetalning eller grundlön föreskrivas i nationella lagar och andra författningar, om den inte bestäms i kollektivavtal, men den bör inte överskrida 48 timmar per vecka, varvid kollektivavtal kan föreskriva en annan men inte mindre förmånlig behandling,
- (c) the rate or rates of compensation for overtime, which should be not less than one and one-quarter times the basic pay or wages per hour, should be prescribed by national laws or regulations or by collective agreements, if applicable; and (c) tarifferna för övertidsersättning, som inte bör understiga 125 % av basbetalningen eller grundlönen per timme, bör föreskrivas i nationella lagar och andra författningar eller, i tillämpliga fall, i kollektivavtal, och
- (d) records of all overtime worked should be maintained by the master, or a person assigned by the master, and endorsed by the seafarer at no greater than monthly intervals. (d) journal över all arbetad övertid bör föras av befälhavaren eller en person som denne utsett, och godkännas av sjömannen minst en gång i månaden.
2. For seafarers whose wages are fully or partially consolidated: 2. För sjömän vars lön helt eller delvis utgår som enhetslön gäller följande:
- (a) the seafarers' employment agreement should specify clearly, where appropriate, the number of hours of work expected of the seafarer in return for this remuneration, and any additional allowances which might be due in addition to the consolidated wage, and in which circumstances; (a) anställningsavtalet bör i tillämpliga fall klart ange det antal arbetstimmar som förväntas av sjömannen som motprestation för denna ersättning, samt eventuella ytterligare ersättningar som kan utgå utöver enhetslönen och villkoren för detta,
- (b) where hourly overtime is payable for hours worked in excess of those covered by the consolidated wage, the hourly rate should be not less than one and one-quarter times the basic rate corresponding to the normal hours of work as defined in paragraph 1 of this Guideline; the same principle should be applied to the overtime hours included in the consolidated wage; (b) om övertidsersättning skall betalas för timmar som arbetas utöver den tid på vilken enhetslönen beräknas, bör timtaxan inte underskrida 125 % av den basbetalning som utgår för normal arbetstid enligt definitionen i punkt 1 i denna anvisning, och samma princip bör tillämpas på den övertid som ingår i enhetslönen,
- (c) remuneration for that portion of the fully or partially consolidated wage representing the normal hours of work as defined in paragraph 1(a) of this Guideline should be no less than the applicable minimum wage; and (c) ersättningen för den del av full eller partiell enhetslön som motsvarar normal arbetstid enligt definitionen i punkt 1 a i denna anvisning bör inte understiga den gällande minimilönen, och

(d) for seafarers whose wages are partially consolidated, records of all overtime worked should be maintained and endorsed as provided for in paragraph 1(d) of this Guideline.

3. National laws or regulations or collective agreements may provide for compensation for overtime or for work performed on the weekly day of rest and on public holidays by at least equivalent time off duty and off the ship or additional leave in lieu of remuneration or any other compensation so provided.

4. National laws and regulations adopted after consulting the representative shipowners' and seafarers' organizations or, as appropriate, collective agreements should take into account the following principles:

(a) equal remuneration for work of equal value should apply to all seafarers employed on the same ship without discrimination based upon race, colour, sex, religion, political opinion, national extraction or social origin;

(b) the seafarers' employment agreement specifying the applicable wages or wage rates should be carried on board the ship; information on the amount of wages or wage rates should be made available to each seafarer, either by providing at least one signed copy of the relevant information to the seafarer in a language which the seafarer understands, or by posting a copy of the agreement in a place accessible to seafarers or by some other appropriate means;

(c) wages should be paid in legal tender; where appropriate, they may be paid by bank transfer, bank cheque, postal cheque or money order;

(d) on termination of engagement all remuneration due should be paid without undue delay;

(e) adequate penalties or other appropriate remedies should be imposed by the competent authority where shipowners unduly delay, or fail to make, payment of all remuneration due;

(d) för sjömän vars lön är partiell enhetslön, bör journal över all arbetad övertid föras och godkännas enligt regeln i punkt 1 d i denna anvisning.

3. I nationella lagar, andra författningar eller kollektivavtal kan föreskrivas kompensation för övertid eller för arbete som utförts på den veckodag som är vilodag eller på allmän helgdag med minst lika lång fritid borta från fartyget, eller kompensationsledighet i stället för ersättning, eller eventuell annan kompensation.

4. I nationella lagar och andra författningar som antas efter samråd med representativa redar- och sjöfolksorganisationer eller i tillämpliga fall kollektivavtal, bör följande principer beaktas:

(a) lika ersättning för likvärdigt arbete bör tillämpas på alla sjömän som är anställda på samma fartyg utan diskriminering grundad på ras, hudfärg, kön, religion, politisk åsikt, nationell härkomst eller socialt ursprung.

(b) sjömännens anställningsavtal vari gällande löner eller lönetariffer anges, bör finnas tillgängliga på fartyget och uppgifter om lönebelopp eller lönetariffer bör hållas tillgängliga för alla berörda, antingen genom att minst ett undertecknat exemplar av de relevanta uppgifterna lämnas till var och en på ett språk som denne förstår, eller genom att ett exemplar av avtalet anslås på en plats som är tillgänglig för besättningen, eller på annat lämpligt sätt,

(c) lön bör betalas i lagligt betalningsmedel, och där så är lämpligt kan den betalas genom banköverföring, bank- eller postcheck eller postanvisning,

(d) när anställningen upphör bör all utestående ersättning betalas utan onödigt dröjsmål,

(e) den behöriga myndigheten bör ålägga påföljder eller andra lämpliga sanktioner om redare otillbörligen dröjer med eller underlåter att betala all utestående ersättning,

- (f) wages should be paid directly to seafarers' designated bank accounts unless they request otherwise in writing; (f) lön bör betalas direkt till det bankkonto sjömannen angivit om den inte skriftligt begär annat,
- (g) subject to subparagraph (h) of this paragraph, the shipowner should impose no limit on seafarers' freedom to dispose of their remuneration; (g) med förbehåll för stycket h i denna punkt bör redaren inte begränsa sjömannens frihet att förfoga över sin ersättning,
- (h) deduction from remuneration should be permitted only if: (h) avdrag från ersättning bör medges endast i fall då:
- (i) there is an express provision in national laws or regulations or in an applicable collective agreement and the seafarer has been informed, in the manner deemed most appropriate by the competent authority, of the conditions for such deductions; and (i) det finns en uttrycklig bestämmelse i nationella lagar och andra författningar eller i gällande kollektivavtal och sjömannen på det sätt som den behöriga myndigheten bedömer lämpligast har blivit informerad om villkoren för sådana avdrag, och
- (ii) the deductions do not in total exceed the limit that may have been established by national laws or regulations or collective agreements or court decisions for making such deductions; (ii) de totala avdragen inte överskrider den gräns som eventuellt anges i nationella lagar och andra författningar eller domstolsbeslut om sådana avdrag,
- (i) no deductions should be made from a seafarer's remuneration in respect of obtaining or retaining employment; (i) inga avdrag bör göras från sjömannens ersättning för att han eller hon skall få eller behålla en anställning,
- (j) monetary fines against seafarers other than those authorized by national laws or regulations, collective agreements or other measures should be prohibited; (j) penningbestraffningar mot sjömän i annan form än som godkänns av nationella lagar och andra författningar eller kollektivavtal bör vara förbjudna,
- (k) the competent authority should have the power to inspect stores and services provided on board ship to ensure that fair and reasonable prices are applied for the benefit of the seafarers concerned; and (k) den behöriga myndigheten bör ha rätt att inspektera förnödenheter och tjänster som tillhandahålls ombord för att kunna förvissa sig om att rättvisa och skäliga priser tillämpas till gagn för de berörda sjömännen, och
- (l) to the extent that seafarers' claims for wages and other sums due in respect of their employment are not secured in accordance with the provisions of the International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993, such claims should be protected in accordance with the Protection of Workers' Claims (Employer's Insolvency) Convention, 1992 (No. 173). (l) i den mån sjömannens fordringar på utestående lön och andra belopp som avser deras anställning inte är skyddade enligt bestämmelserna om sjöpanträtt i 1993 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek, bör dessa fordringar skyddas enligt 1992 års konvention (nr 173) om skydd av arbetstagares fordran i händelse av arbetsgivarens insolvens.
5. Each Member should, after consulting with representative shipowners' and seafarers' organizations, have procedures to 5. Varje medlemsstat bör efter samråd med representativa redar- och sjöfolksorganisationer ha förfaranden för att undersöka

investigate complaints relating to any matter contained in this Guideline.

Guideline B2.2.3 – Minimum wages

1. Without prejudice to the principle of free collective bargaining, each Member should, after consulting representative shipowners' and seafarers' organizations, establish procedures for determining minimum wages for seafarers. Representative shipowners' and seafarers' organizations should participate in the operation of such procedures.

2. When establishing such procedures and in fixing minimum wages, due regard should be given to international labour standards concerning minimum wage fixing, as well as the following principles:

(a) the level of minimum wages should take into account the nature of maritime employment, crewing levels of ships, and seafarers' normal hours of work; and

(b) the level of minimum wages should be adjusted to take into account changes in the cost of living and in the needs of seafarers.

3. The competent authority should ensure:

(a) by means of a system of supervision and sanctions, that wages are paid at not less than the rate or rates fixed; and

(b) that any seafarers who have been paid at a rate lower than the minimum wage are enabled to recover, by an inexpensive and expeditious judicial or other procedure, the amount by which they have been underpaid.

Guideline B2.2.4 – Minimum monthly basic pay or wage figure for able seafarers

1. The basic pay or wages for a calendar month of service for an able seafarer should be no less than the amount periodically set by the Joint Maritime Commission or another body authorized by the Governing Body of the International Labour Office. Upon a decision of the Governing Body, the Director-General shall notify any revised amount to the Members of the

klagomål över alla förhållanden som behandlas i denna anvisning.

Anvisning B2.2.3 – Minimilöner

1. Utan att det påverkar tillämpningen av principen om fri avtalsrätt bör varje medlemsstat, efter samråd med representativa redar- och sjöfolksorganisationer, inrätta förfaranden för att fastställa minimilöner för sjömän. Representativa redar- och sjöfolksorganisationer bör medverka i hanteringen av sådana förfaranden.

2. När dessa förfaranden inrättas och minimilöner fastställs, bör vederbörlig hänsyn tas till internationella arbetsnormer för fastställande av minimilöner och följande principer tillämpas:

(a) minimilönernas nivå bör fastställas med hänsyn till karaktären av anställning i handelsflottan, fartygs bemanningsnivåer och sjömännens normala arbetstid, och

(b) minimilönernas nivå bör anpassas till levnadskostnadsutvecklingen och sjömännens behov.

3. Den behöriga myndigheten bör

(a) genom ett system för övervakning och sanktioner, säkerställa att den lön som betalas inte understiger det/de belopp som fastställts, och

(b) se till att sjömän som har fått en lön som understiger minimilönen genom ett billigt och snabbt rättsligt eller annat förfarande kan få ut det belopp den har att fordra.

Anvisning B2.2.4 – Lägsta månatliga basbetalning eller grundlön för matrosar

1. Basbetalningen eller grundlönen för en kalendermånads tjänst för en matros bör inte understiga det belopp som periodiskt fastställs av Joint Maritime Commission eller annat organ som Internationella arbetsbyråns styrelse bemyndigat. Efter styrelsens beslut skall generaldirektören underrätta organisationens medlemsstater om varje ändring av beloppet.

Organization.

2. Nothing in this Guideline should be deemed to prejudice arrangements agreed between shipowners or their organizations and seafarers' organizations with regard to the regulation of standard minimum terms and conditions of employment, provided such terms and conditions are recognized by the competent authority.

2. Inget i denna anvisning bör anses påverka arrangemang som överenskommit mellan redare eller deras organisationer och sjöfolksorganisationer ifråga om reglering av miniminormer för anställningsvillkor och anställningsförhållanden, under förutsättning att den behöriga myndigheten erkänner dessa miniminormer.

Regulation

Regel

Regulation 2.3 - Hours of work and hours of rest

Regel 2.3 - Arbetstid och vilotid

Purpose: To ensure that seafarers have regulated hours of work or hours of rest

Syfte: Att säkerställa att sjömän har reglerad arbetstid och vilotid

1. Each Member shall ensure that the hours of work or hours of rest for seafarers are regulated.

1. Varje medlemsstat skall se till att sjömännens arbetstid och vilotid är reglerad.

2. Each Member shall establish maximum hours of work or minimum hours of rest over given periods that are consistent with the provisions in the Code.

2. Varje medlemsstat skall fastställa den längsta arbetstid eller den kortaste vilotid under en given tidsperiod som uppfyller föreskrifterna i koden.

Standard

Standard

Standard A2.3 - Hours of work and hours of rest

Standard A2.3 - Arbetstid och vilotid

1. For the purpose of this Standard, the term:

1. I denna standard avses med

(a) hours of work means time during which seafarers are required to do work on account of the ship;

(a) arbetstid eller arbetstimmar: den tid under vilken det krävs att sjömän arbetar för fartygets räkning,

(b) hours of rest means time outside hours of work; this term does not include short breaks.

(b) vilotid eller vilotimmar: annan tid än arbetstid; termen innefattar inte korta raster.

2. Each Member shall within the limits set out in paragraphs 5 to 8 of this Standard fix either a maximum number of hours of work which shall not be exceeded in a given period of time, or a minimum number of hours of rest which shall be provided in a given period of time.

2. Inom de gränser som anges i punkterna 5–8 i denna standard skall varje medlemsstat fastställa antingen ett högsta antal arbetstimmar som inte får överskridas under en given tidsrymd, eller ett minsta antal vilotimmar som skall tillhandahållas under en given tidsrymd.

3. Each Member acknowledges that the normal working hours' standard for seafarers, like that for other workers, shall be based on an eight-hour day with one day

3. Varje medlemsstat erkänner att normen för sjömäns liksom för andra arbetstagares normalarbetstid skall baseras på en åttatimmarsdag med en vilodag per vecka

of rest per week and rest on public holidays. However, this shall not prevent the Member from having procedures to authorize or register a collective agreement which determines seafarers' normal working hours on a basis no less favourable than this standard.

4. In determining the national standards, each Member shall take account of the danger posed by the fatigue of seafarers, especially those whose duties involve navigational safety and the safe and secure operation of the ship.

5. The limits on hours of work or rest shall be as follows:

(a) maximum hours of work shall not exceed:

- (i) 14 hours in any 24-hour period; and
 - (ii) 72 hours in any seven-day period;
- or

(b) minimum hours of rest shall not be less than:

- (i) ten hours in any 24-hour period; and
- (ii) 77 hours in any seven-day period.

6. Hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least six hours in length, and the interval between consecutive periods of rest shall not exceed 14 hours.

7. Musters, fire-fighting and lifeboat drills, and drills prescribed by national laws and regulations and by international instruments, shall be conducted in a manner that minimizes the disturbance of rest periods and does not induce fatigue.

8. When a seafarer is on call, such as when a machinery space is unattended, the seafarer shall have an adequate compensatory rest period if the normal period of rest is disturbed by call-outs to work.

9. If no collective agreement or arbitration award exists or if the competent authority determines that the provisions in the agreement or award in respect of paragraph 7 or 8 of this Standard are inadequate, the

och vila på allmänna helgdagar. Detta skall dock inte hindra medlemsstaten från att tillämpa förfaranden för att godkänna eller registrera kollektivavtal som fastställer sjömäns normala arbetstid på en nivå som inte är mindre förmånlig än denna norm.

4. Varje medlemsstat skall, när den fastställer nationella normer, ta hänsyn till den fara som utmattade sjömän utgör, särskilt de vars skyldigheter innefattar navigations-säkerhet och ett riskfritt och säkert framförande av fartyget.

5. Gränserna för arbets- och vilotid skall vara följande:

(a) den längsta arbetstiden får inte överskrida:

- (i) 14 timmar under en 24-timmars-period, och
- (ii) 72 timmar under en sjudagarsperiod, och

(b) den kortaste vilotiden får inte underskrida:

- (i) 10 timmar under en 24-timmars-period, och
- (ii) 77 timmar under en sjudagarsperiod.

6. Vilotiden får delas upp på högst två perioder, varav en skall vara minst sex timmar lång, och intervallet mellan på varandra följande viloperioder får inte överskrida 14 timmar.

7. Uppställningar, brand- och livbåts-övningar och övningar som föreskrivs i nationella lagar och andra författningar och internationella instrument skall genomföras med minsta möjliga störning av viloperioderna och så att de inte leder till utmattning.

8. När sjömän har beredskapstjänst, som när ett maskinutrymme är obemannat, och den normala vilotiden störs av utryckningar till arbete, skall lämplig kompensationsledighet utgå.

9. Om inget kollektivavtal eller skiljedom finns, eller om den behöriga myndigheten finner att reglerna i avtal eller skiljedom som rör punkt 7 eller 8 i denna standard är otillräckliga, skall den fastställa regler som

competent authority shall determine such provisions to ensure the seafarers concerned have sufficient rest.

10. Each Member shall require the posting, in an easily accessible place, of a table with the shipboard working arrangements, which shall contain for every position at least:

(a) the schedule of service at sea and service in port; and

(b) the maximum hours of work or the minimum hours of rest required by national laws or regulations or applicable collective agreements.

11. The table referred to in paragraph 10 of this Standard shall be established in a standardized format in the working language or languages of the ship and in English.

12. Each Member shall require that records of seafarers' daily hours of work or of their daily hours of rest be maintained to allow monitoring of compliance with paragraphs 5 to 11 inclusive of this Standard. The records shall be in a standardized format established by the competent authority taking into account any available guidelines of the International Labour Organization or shall be in any standard format prepared by the Organization. They shall be in the languages required by paragraph 11 of this Standard. The seafarers shall receive a copy of the records pertaining to them which shall be endorsed by the master, or a person authorized by the master, and by the seafarers.

13. Nothing in paragraphs 5 and 6 of this Standard shall prevent a Member from having national laws or regulations or a procedure for the competent authority to authorize or register collective agreements permitting exceptions to the limits set out. Such exceptions shall, as far as possible, follow the provisions of this Standard but may take account of more frequent or longer leave periods or the granting of compensatory leave for watchkeeping seafarers or seafarers working on board ships on short voyages.

tillförsäkras de berörda sjömännen tillräcklig vila.

10. Medlemsstaterna skall kräva att en arbetsordning för fartyget anslås på en lättillgänglig plats, och den skall för varje befattning ange åtminstone

(a) ett schema för tjänstgöringen till sjöss och i hamn, och

(b) den längsta arbetstid som medges eller den kortaste vilotid som föreskrivs i nationella lagar och andra författningar eller i gällande kollektivavtal.

11. Den arbetsordning som avses i punkt 10 i denna standard skall upprättas enligt ett standardformulär på det eller de arbetsspråk som används på fartyget, och på engelska.

12. Varje medlemsstat skall kräva att journaler över sjömännens dagliga arbetstid eller dagliga vilotimmar sparas för att möjliggöra övervakning av att punkterna 5–11 i denna standard uppfylls. Journalerna skall vara i standardformat som fastställts av den behöriga myndigheten med beaktande av eventuellt tillgängliga anvisningar från Internationella arbetsorganisationen eller ett standardformat som utformats av organisationen. De skall vara på språk som krävs i punkt 11 i denna standard. Sjömännen skall få en kopia av de journaler som berör dem och skall vara underskrivna av befälhavaren eller en person som denne bemyndigat, och av sjömännen.

13. Ingenting i punkterna 5 eller 6 i denna standard får hindra en medlemsstat från att ha nationella lagar och andra författningar eller ett förfarande som tillåter den behöriga myndigheten att godkänna eller registrera kollektivavtal som medger undantag från de fastställda gränserna. Sådana undantag skall så långt möjligt följa bestämmelserna i denna standard men får beakta oftare förekommande eller längre ledighetsperioder eller kompensationsledighet för vaktgående sjömän eller sjömän som arbetar ombord på fartyg som gör korta resor.

14. Nothing in this Standard shall be deemed to impair the right of the master of a ship to require a seafarer to perform any hours of work necessary for the immediate safety of the ship, persons on board or cargo, or for the purpose of giving assistance to other ships or persons in distress at sea. Accordingly, the master may suspend the schedule of hours of work or hours of rest and require a seafarer to perform any hours of work necessary until the normal situation has been restored. As soon as practicable after the normal situation has been restored, the master shall ensure that any seafarers who have performed work in a scheduled rest period are provided with an adequate period of rest.

Guideline

Guideline B2.3 - Hours of work and hours of rest

Guideline B2.3.1 – Young seafarers

1. At sea and in port the following provisions should apply to all young seafarers under the age of 18:

(a) working hours should not exceed eight hours per day and 40 hours per week and overtime should be worked only where unavoidable for safety reasons;

(b) sufficient time should be allowed for all meals, and a break of at least one hour for the main meal of the day should be assured; and

(c) a 15-minute rest period as soon as possible following each two hours of continuous work should be allowed.

2. Exceptionally, the provisions of paragraph 1 of this Guideline need not be applied if:

(a) they are impracticable for young seafarers in the deck, engine room and catering departments assigned to watch-keeping duties or working on a rostered shift-work system; or

(b) the effective training of young seafarers in accordance with established programmes and schedules would be impaired.

14. Ingenting i denna standard får inskränka rätten för ett fartygs befälhavare att kräva att sjömän fullgör den arbetstid som behövs för fartygets, de ombordvarandes eller lastens omedelbara säkerhet, eller för att lämna hjälp åt andra fartyg eller personer i sjönöd. Därför får befälhavaren tillfälligt upphäva schemat för arbetstid eller vilotid och ålägga sjömän att fullgöra den arbetstid som behövs tills normalläget är återställt. Snarast möjligt efter det att normalläget är återställt skall befälhavaren se till att sjömän som har utfört arbete under en schemalagd viloperiod får en tillräcklig viloperiod.

Anvisning

Anvisning B2.3 - Arbetstid och vilotid

Anvisning B2.3.1 – Unga sjömän

1. Till sjöss och i hamn bör följande regler tillämpas på alla unga sjömän som inte fyllt 18 år:

(a) arbetstiden bör inte överskrida 8 timmar per dag och 40 timmar per vecka, och övertidsarbete bör förekomma endast om det är oundvikligt av säkerhetsskäl,

(b) tillräcklig tid bör anslås till alla måltider, och en rast på minst en timme för dagens huvudmål bör medges, och

(c) 15 minuters vila snarast möjligt efter varje sammanhängande period på två arbetstimmar bör medges.

2. I undantagsfall behöver bestämmelserna i punkt 1 i denna anvisning inte tillämpas om

(a) de är ogenomförbara för unga sjömän på däck, i maskinrum och utspisningsavdelningar med vaktjänst eller som arbetar i skift med tjänstgöringslista, eller

(b) en effektiv utbildning av unga sjömän enligt fastställda program och scheman skulle försvåras.

3. Such exceptional situations should be recorded, with reasons, and signed by the master.

4. Paragraph 1 of this Guideline does not exempt young seafarers from the general obligation on all seafarers to work during any emergency as provided for in Standard A2.3, paragraph 14.

Regulation

Regulation 2.4 – Entitlement to leave

Purpose: To ensure that seafarers have adequate leave

1. Each Member shall require that seafarers employed on ships that fly its flag are given paid annual leave under appropriate conditions, in accordance with the provisions in the Code.

2. Seafarers shall be granted shore leave to benefit their health and well-being and with the operational requirements of their positions.

Standard

Standard A2.4 – Entitlement to leave

1. Each Member shall adopt laws and regulations determining the minimum standards for annual leave for seafarers serving on ships that fly its flag, taking proper account of the special needs of seafarers with respect to such leave.

2. Subject to any collective agreement or laws or regulations providing for an appropriate method of calculation that takes account of the special needs of seafarers in this respect, the annual leave with pay entitlement shall be calculated on the basis of a minimum of 2.5 calendar days per month of employment. The manner in which the length of service is calculated shall be determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country. Justified absences from work shall not be considered as annual leave.

3. Sådana undantagssituationer bör tas upp i en motiverad rapport som undertecknas av befälhavaren.

4. Punkt 1 i denna anvisning undantar inte unga sjömän från den allmänna skyldighet att arbeta i ett nödläge som åligger alla sjömän enligt standard A2.3 punkt 14.

Regel

Regel 2.4 – Rätt till ledighet

Syfte: Att säkerställa att sjömän har tillräcklig ledighet

1. Varje medlemsstat skall kräva att sjömän som är anställda på fartyg som för dess flagg ges betald semester på skäliga villkor enligt reglerna i koden.

2. Sjömän skall beviljas landpermission för att främja deras hälsa och välbefinnande så långt detta är förenligt med de praktiska krav arbetsuppgifterna ställer.

Standard

Standard A2.4 – Rätt till ledighet

1. Varje medlemsstat skall anta lagar och andra författningar som fastställer miniminormer för semester för sjömän som tjänstgör på fartyg som för dess flagg, med vederbörlig hänsyn till sjömännens speciella behov när det gäller sådan ledighet.

2. Med förbehåll för eventuella kollektivavtal eller lagar och andra författningar som föreskriver en lämplig beräkningsmetod som beaktar sjömännens speciella behov i detta avseende skall betald semester utgå med minst 2,5 kalenderdagar per anställningsmånad. Metoden för beräkning av tjänstgöringens längd skall fastställas av den behöriga myndigheten eller på annat lämpligt sätt i respektive land. Berättigad frånvaro från arbetet skall inte betraktas som semester.

3. Any agreement to forgo the minimum annual leave with pay prescribed in this Standard, except in cases provided for by the competent authority, shall be prohibited.

Guideline

Guideline B2.4 - Entitlement to leave

Guideline B2.4.1 - Calculation of entitlement

1. Under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country, service off-articles should be counted as part of the period of service.

2. Under conditions as determined by the competent authority or in an applicable collective agreement, absence from work to attend an approved maritime vocational training course or for such reasons as illness or injury or for maternity should be counted as part of the period of service.

3. The level of pay during annual leave should be at the seafarer's normal level of remuneration provided for by national laws or regulations or in the applicable seafarers' employment agreement. For seafarers employed for periods shorter than one year or in the event of termination of the employment relationship, entitlement to leave should be calculated on a pro-rata basis.

4. The following should not be counted as part of annual leave with pay:

(a) public and customary holidays recognized as such in the flag State, whether or not they fall during the annual leave with pay;

(b) periods of incapacity for work resulting from illness or injury or from maternity, under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country;

(c) temporary shore leave granted to a seafarer while under an employment agreement; and

3. Varje överenskommelse om avstående från den betalda minimisemester som föreskrivs i denna standard skall vara förbjuden, utom i fall som den behöriga myndigheten bestämmer.

Anvisning

Anvisning B2.4 - Rätt till ledighet

Anvisning B2.4.1 - Beräkning av rätten

1. På villkor som fastställs av den behöriga myndigheten eller på annat lämpligt sätt i respektive land, bör tjänst utanför anställningsavtalet räknas som en del av tjänstgöringstiden.

2. På villkor som fastställs av den behöriga myndigheten eller i gällande kollektivavtal bör frånvaro från arbetet för att genomgå en godkänd yrkesutbildning med anknytning till anställningen eller av skäl som sjukdom, skada eller barnafödande räknas som en del av tjänstgöringstiden.

3. Ersättningsnivån under semester bör vara den anställdes normala ersättning enligt nationella lagar och andra författningar eller gällande anställningsavtal för sjömän. För sjömän som är anställda för kortare tid än ett år eller vid anställningens upphörande bör rätten till semester beräknas med hänsyn till anställningstidens längd.

4. Följande bör inte ingå i betald semester:

(a) allmänna och traditionella helgdagar som är erkända som sådana i flaggstaten, oavsett om de infaller under den betalda semestern eller ej,

(b) perioder av arbetsoförmåga beroende på sjukdom, skada eller barnafödande, på villkor som fastställs av den behöriga myndigheten eller på annat lämpligt sätt i respektive land,

(c) tillfällig landpermission som beviljats sjömän under ett anställningsavtal, och

(d) compensatory leave of any kind, under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country.

Guideline B2.4.2 - Taking of annual leave

1. The time at which annual leave is to be taken should, unless it is fixed by regulation, collective agreement, arbitration award or other means consistent with national practice, be determined by the shipowner after consultation and, as far as possible, in agreement with the seafarers concerned or their representatives.

2. Seafarers should in principle have the right to take annual leave in the place with which they have a substantial connection, which would normally be the same as the place to which they are entitled to be repatriated. Seafarers should not be required without their consent to take annual leave due to them in another place except under the provisions of a seafarers' employment agreement or of national laws or regulations.

3. If seafarers are required to take their annual leave from a place other than that permitted by paragraph 2 of this Guideline, they should be entitled to free transportation to the place where they were engaged or recruited, whichever is nearer their home; subsistence and other costs directly involved should be for the account of the shipowner; the travel time involved should not be deducted from the annual leave with pay due to the seafarer.

4. A seafarer taking annual leave should be recalled only in cases of extreme emergency and with the seafarer's consent.

Guideline B2.4.3 - Division and accumulation

1. The division of the annual leave with pay into parts, or the accumulation of such annual leave due in respect of one year together with a subsequent period of leave, may be authorized by the competent authority or through the appropriate machinery in each country.

(d) kompensationsledighet av olika slag, på villkor som fastställs av den behöriga myndigheten eller på annat lämpligt sätt i respektive land.

Anvisning B2.4.2 - Semesteruttag

1. Vid vilken tid semestern skall tas ut bör, om det inte fastställs i förordning, kollektivavtal, skiljedom eller på annat sätt i enlighet med nationell praxis, avgöras av redaren i samråd och, så långt möjligt, i samförstånd med berörd sjöman eller representanter för denna.

2. Sjömän bör i princip ha rätt till semester på en plats till vilken den har väsentlig anknytning, normalt densamma som den plats till vilken den är berättigad till hemresa. Det bör inte krävas att sjömannen mot sin vilja tar ut intjänad semester på någon annan plats, om detta inte föreskrivs i ett anställningsavtal för sjöman eller nationella lagar och andra författningar.

3. Om sjöman måste ta ut sin semester från en annan plats än den som medges i punkt 2 i denna anvisning, bör den vara berättigad till fri resa till den plats där den mönstrade på eller rekryterades, beroende på vilken som ligger närmast hemorten; traktamente och andra direkta kostnader bör betalas av redaren, och restiden bör inte dras från den intjänade semestern.

4. Sjöman som tar semester bör kallas tillbaka endast i yttersta nödfall och med vederbörandes medgivande.

Anvisning B2.4.3 - Uppdelning och sparande

1. Uppdelning av semester eller sparande av intjänad semester för ett år tillsammans med en följande ledighetsperiod får godkännas av den behöriga myndigheten eller på annat lämpligt sätt i respektive land.

2. Subject to paragraph 1 of this Guideline and unless otherwise provided in an agreement applicable to the shipowner and the seafarer concerned, the annual leave with pay recommended in this Guideline should consist of an uninterrupted period.

Guideline B2.4.4 – Young seafarers

1. Special measures should be considered with respect to young seafarers under the age of 18 who have served six months or any other shorter period of time under a collective agreement or seafarers' employment agreement without leave on a foreign-going ship which has not returned to their country of residence in that time, and will not return in the subsequent three months of the voyage. Such measures could consist of their repatriation at no expense to themselves to the place of original engagement in their country of residence for the purpose of taking any leave earned during the voyage.

Regulation

Regulation 2.5 – Repatriation

Purpose: To ensure that seafarers are able to return home

1. Seafarers have a right to be repatriated at no cost to themselves in the circumstances and under the conditions specified in the Code.

2. Each Member shall require ships that fly its flag to provide financial security to ensure that seafarers are duly repatriated in accordance with the Code.

Standard

Standard A2.5 – Repatriation

1. Each Member shall ensure that seafarers on ships that fly its flag are entitled to repatriation in the following circumstances:

(a) if the seafarers' employment agreement expires while they are abroad;

(b) when the seafarers' employment agree-

2. Med förbehåll för punkt 1 i denna anvisning och om inte annat föreskrivs i ett avtal som är tillämpligt på redaren och berörd sjöman skall den semester som rekommenderas i denna anvisning bestå av en sammanhängande period.

Anvisning B2.4.4 – Unga sjömän

1. Speciella åtgärder bör övervägas för sjömän som inte fyllt 18 år och som har arbetat sex månader eller kortare tid enligt ett kollektivavtal eller anställningsavtal för sjömän utan ledighet på ett fartyg i utrikes fart, och som inte har återvänt till sitt hemland under den tiden och inte kommer att återvända under de följande tre månaderna av resan. Sådana åtgärder kan bestå av en hemresa utan kostnad för dem själva till platsen där de mönstrade på i bosättningslandet för att ta ut den ledighet de tjänat in under resan.

Regel

Regel 2.5 – Hemresa

Syfte: Att säkerställa att sjömän kan återvända hem

1. Sjömän har rätt till hemresa utan kostnad för dem själva under de förhållanden och på de villkor som anges i koden.

2. Varje medlemsstat skall kräva att fartyg som för dess flagg ställer ekonomisk garanti för att säkerställa att sjömännen kan resa hem enligt koden.

Standard

Standard A2.5 – Hemresa

1. Varje medlemsstat skall säkerställa att sjömän på fartyg som för dess flagg är berättigade till hemresa under följande förhållanden:

(a) om anställningsavtalet går ut medan sjömännen befinner sig utanför landets gränser,

(b) när anställningsavtalet bryts:

ment is terminated:

- (i) by the shipowner; or
 - (ii) by the seafarer for justified reasons;
- and also

- (i) av redaren, eller
 - (ii) av sjömannen av grundad anledning,
- och

(c) when the seafarers are no longer able to carry out their duties under their employment agreement or cannot be expected to carry them out in the specific circumstances.

(c) när sjömännen inte längre kan fullgöra sina uppgifter enligt anställningsavtalet eller inte kan väntas fullgöra dem under rådande förhållanden.

2. Each Member shall ensure that there are appropriate provisions in its laws and regulations or other measures or in collective bargaining agreements, prescribing:

2. Varje medlemsstat skall säkerställa att det finns lämpliga föreskrifter i dess lagar och andra författningar eller i kollektivavtal som föreskriver:

(a) the circumstances in which seafarers are entitled to repatriation in accordance with paragraph 1(b) and (c) of this Standard;

(a) de omständigheter under vilka sjömän är berättigade till hemresa enligt punkt 1 b och 1 c i denna standard,

(b) the maximum duration of service periods on board following which a seafarer is entitled to repatriation - such periods to be less than 12 months; and

(b) den maximala varaktigheten av tjänstgöringsperioder ombord efter vilka en sjöman är berättigad till hemresa, som måste vara mindre än 12 månader, och

(c) the precise entitlements to be accorded by shipowners for repatriation, including those relating to the destinations of repatriation, the mode of transport, the items of expense to be covered and other arrangements to be made by shipowners.

(c) exakt vilka förmåner redare skall betala för hemresa, inberäknat förmåner som hör samman med hemresans destinationer, transportsättet, vilka utgiftsposter som skall ingå och andra arrangemang som redare skall svara för.

3. Each Member shall prohibit shipowners from requiring that seafarers make an advance payment towards the cost of repatriation at the beginning of their employment, and also from recovering the cost of repatriation from the seafarers' wages or other entitlements except where the seafarer has been found, in accordance with national laws or regulations or other measures or applicable collective bargaining agreements, to be in serious default of the seafarer's employment obligations.

3. Varje medlemsstat skall förbjuda att redare kräver sjöman på betalning i förskott till sin hemresa när de börjar sin anställning, liksom att redaren kompenserar sig för kostnaden för hemresan från sjömännens lön eller andra förmåner, utom när personalen enligt nationella lagar, andra författningar eller gällande kollektivavtal har befunnits allvarligt ha åsidosatt sina skyldigheter enligt anställningsavtalet.

4. National laws and regulations shall not prejudice any right of the shipowner to recover the cost of repatriation under third-party contractual arrangements.

4. Nationella lagar och andra författningar skall inte påverka redarens eventuella rätt att återkräva kostnaden för hemresa enligt tredjepartsavtal.

5. If a shipowner fails to make arrangements for or to meet the cost of repatriation of seafarers who are entitled to be repatriated:

5. Om en redare inte kan ordna eller bekosta hemresa för sjöman som är berättigad till sådan gäller följande:

(a) the competent authority of the Member

(a) den behöriga myndigheten i den

whose flag the ship flies shall arrange for repatriation of the seafarers concerned; if it fails to do so, the State from which the seafarers are to be repatriated or the State of which they are a national may arrange for their repatriation and recover the cost from the Member whose flag the ship flies;

(b) costs incurred in repatriating seafarers shall be recoverable from the shipowner by the Member whose flag the ship flies;

(c) the expenses of repatriation shall in no case be a charge upon the seafarers, except as provided for in paragraph 3 of this Standard.

6. Taking into account applicable international instruments, including the International Convention on Arrest of Ships, 1999, a Member which has paid the cost of repatriation pursuant to this Code may detain, or request the detention of, the ships of the shipowner concerned until the reimbursement has been made in accordance with paragraph 5 of this Standard.

7. Each Member shall facilitate the repatriation of seafarers serving on ships which call at its ports or pass through its territorial or internal waters, as well as their replacement on board.

8. In particular, a Member shall not refuse the right of repatriation to any seafarer because of the financial circumstances of a shipowner or because of the ship-owner's inability or unwillingness to replace a seafarer.

9. Each Member shall require that ships that fly its flag carry and make available to seafarers a copy of the applicable national provisions regarding repatriation written in an appropriate language.

Guideline

Guideline B2.5 - Repatriation

Guideline B2.5.1 - Entitlement

1. Seafarers should be entitled to repatriation:

medlemsstat vars flagg fartyget för skall ordna hemresa för de berörda sjömännen; om den inte kan göra det, får den stat från vilken sjömännen skall resa hem eller den stat där sjömännen är medborgare ordna hemresan och återkräva kostnaden från den medlemsstat vars flagg fartyget för,

(b) den medlemsstat vars flagg fartyget för skall från redaren kunna återkräva kostnader som uppstår för sjömannens hemresa,

(c) kostnaderna för hemresa får under inga omständigheter belasta sjömännen, utom i fall som anges i punkt 3 i denna standard.

6. Med beaktande av tillämpliga internationella instrument, däribland International Convention on Arrest of Ships från 1999, får en medlemsstat som har betalat kostnaden för hemresa enligt denna kod kvarhålla eller begära kvarhållande av den berörda redarens fartyg tills återbetalning har skett enligt punkt 5 i denna standard.

7. Varje medlemsstat skall underlätta hemresa för den sjöman som tjänstgör på fartyg som angör dess hamnar eller passerar genom dess territorialvatten eller inre vatten och deras ersättare ombord.

8. Framförallt får en medlemsstat inte vägra någon sjöman rätt till hemresa på grund av en redares ekonomiska omständigheter eller oförmåga eller bristande vilja att ersätta en sjöman.

9. Varje medlemsstat skall kräva att fartyg som för dess flagg medför en kopia av gällande nationella föreskrifter om hemresa på ett lämpligt språk och håller den tillgänglig för sjömännen.

Anvisning

Anvisning B2.5 - Hemresa

Anvisning B2.5.1 - Berättigande

1. Sjömän bör vara berättigade till hemresa

(a) in the case covered by Standard A2.5, paragraph 1(a), upon the expiry of the period of notice given in accordance with the provisions of the seafarers' employment agreement;

(b) in the cases covered by Standard A2.5, paragraph 1(b) and (c):

(i) in the event of illness or injury or other medical condition which requires their repatriation when found medically fit to travel;

(ii) in the event of shipwreck;

(iii) in the event of the shipowner not being able to continue to fulfil their legal or contractual obligations as an employer of the seafarers by reason of insolvency, sale of ship, change of ship's registration or any other similar reason;

(iv) in the event of a ship being bound for a war zone, as defined by national laws or regulations or seafarers' employment agreements, to which the seafarer does not consent to go; and

(v) in the event of termination or interruption of employment in accordance with an industrial award or collective agreement, or termination of employment for any other similar reason.

2. In determining the maximum duration of service periods on board following which a seafarer is entitled to repatriation, in accordance with this Code, account should be taken of factors affecting the seafarers' working environment. Each Member should seek, wherever possible, to reduce these periods in the light of technological changes and developments and might be guided by any recommendations made on the matter by the Joint Maritime Commission.

3. The costs to be borne by the shipowner for repatriation under Standard A2.5 should include at least the following:

(a) passage to the destination selected for repatriation in accordance with paragraph 6 of this Guideline;

(b) accommodation and food from the moment the seafarers leave the ship until they reach the repatriation destination;

(a) i fall som omfattas av standard A2.5, punkt 1 a, när uppsägningstiden enligt bestämmelserna i anställningsavtalet löpt ut,

(b) i fall som omfattas av standard A2.5, punkterna 1 b och 1 c:

(i) vid sjukdom, skada eller annat medicinskt skäl som kräver att de reser hem när de är friska nog för att resa,

(ii) vid förlisning,

(iii) om redaren till följd av insolvens, försäljning eller omregistrering av fartyget eller av något annat liknande skäl inte kan fullfölja sina skyldigheter enligt lag eller avtal som sjömännens arbetsgivare,

(iv) om ett fartyg är destinerat till en krigszon enligt definition i nationella lagar och andra författningar eller anställningsavtal för sjömän, dit sjömännen inte går med på att åka, och

(v) om anställningen upphör eller avbryts enligt industriell skiljedom eller kollektivavtal, eller om anställningen upphör av något annat liknande skäl.

2. När den längsta tjänstgöringstiden ombord efter vilken en sjöman är berättigad till hemresa fastställs enligt denna kod, bör hänsyn tas till faktorer som påverkar arbetsmiljön. Varje medlemsstat bör i möjligaste mån söka korta av tiden mot bakgrund av tekniska förändringar och kan få vägledning i frågan i rekommendationer från Joint Maritime Commission.

3. De kostnader för hemresa som redaren bör svara för enligt standard A2.5 bör innefatta minst följande:

(a) resa till den destination som valts för hemresan enligt punkt 6 i denna anvisning,

(b) kost och logi från det att sjömannen lämnar fartyget tills han eller hon når hemresedestinationen,

(c) pay and allowances from the moment the seafarers leave the ship until they reach the repatriation destination, if provided for by national laws or regulations or collective agreements;

(d) transportation of 30 kg of the seafarers' personal luggage to the repatriation destination; and

(e) medical treatment when necessary until the seafarers are medically fit to travel to the repatriation destination.

4. Time spent awaiting repatriation and repatriation travel time should not be deducted from paid leave accrued to the seafarers.

5. Shipowners should be required to continue to cover the costs of repatriation until the seafarers concerned are landed at a destination prescribed pursuant to this Code or are provided with suitable employment on board a ship proceeding to one of those destinations.

6. Each Member should require that shipowners take responsibility for repatriation arrangements by appropriate and expeditious means. The normal mode of transport should be by air. The Member should prescribe the destinations to which seafarers may be repatriated. The destinations should include the countries with which seafarers may be deemed to have a substantial connection including:

(a) the place at which the seafarer agreed to enter into the engagement;

(b) the place stipulated by collective agreement;

(c) the seafarer's country of residence; or

(d) such other place as may be mutually agreed at the time of engagement.

7. Seafarers should have the right to choose from among the prescribed destinations the place to which they are to be repatriated.

8. The entitlement to repatriation may lapse

(c) betalning och traktamenten från det att sjömännen lämnar fartyget tills de når hemresedestinationen, om detta föreskrivs i nationella lagar, andra författningar eller kollektivavtal,

(d) transport av 30 kg av sjömannens personliga bagage till hemresedestinationen, och

(e) vid behov, läkarvård tills vederbörande är frisk nog för att resa till hemresedestinationen.

4. Väntetid och restid för hemresa bör inte dras av från intjänad semestertid.

5. Det bör krävas att redare fortsätter att svara för kostnaderna för hemresa tills vederbörande gått i land på en destination som föreskrivs i denna kod eller har fått lämplig anställning på ett fartyg som är på väg till en av dessa destinationer.

6. Varje medlemsstat bör kräva att redare på ett lämpligt och snabbt sätt tar ansvar för hemresearrangemang. Det normala transportsättet bör vara flyg. Medlemsstaten bör föreskriva de destinationer till vilka sjömännen får resa hem. Destinationerna bör innefatta de länder med vilka sjömännen kan bedömas ha väsentlig anknytning, bland annat

(a) den plats där sjömannen accepterade anställningen,

(b) den plats som föreskrivs i kollektivavtal,

(c) sjömannens bosättningsland, eller

(d) annan plats som kan ha överenskommit vid anställningstidpunkten.

7. Sjömän bör ha rätt att bland de föreskrivna destinationerna välja vart den skall resa hem.

8. Rätten till hemresa kan förverkas om den

if the seafarers concerned do not claim it within a reasonable period of time to be defined by national laws or regulations or collective agreements.

berörda sjömannen inte gör anspråk på den inom rimlig tid som skall fastställas i nationella lagar, andra författningar eller kollektivavtal.

Guideline B2.5.2 – Implementation by Members

Arrivsing B2.5.2 – Medlemsstaternas genomförande

1. Every possible practical assistance should be given to a seafarer stranded in a foreign port pending repatriation and in the event of delay in the repatriation of the seafarer, the competent authority in the foreign port should ensure that the consular or local representative of the flag State and the seafarer's State of nationality or State of residence, as appropriate, is informed immediately.

1. All möjlig praktisk hjälp bör ges till en sjöman som blir strandsatt i en främmande hamn i väntan på hemresa, och om denna försenas bör den behöriga myndigheten i den främmande hamnen se till att flaggstatens konsul eller lokala representant och den stat där sjömannen är medborgare eller bosatt genast informeras.

2. Each Member should have regard to whether proper provision is made:

2. Varje medlemsstat bör se till att lämpliga arrangemang görs för

(a) for the return of seafarers employed on a ship that flies the flag of a foreign country who are put ashore in a foreign port for reasons for which they are not responsible:

(a) återvändande av sjömän som är anställda på ett fartyg som för ett annat lands flagg och som sätts i land i en främmande hamn av skäl som den inte rör över:

(i) to the port at which the seafarer concerned was engaged; or

(i) till den hamn där den berörda personen anställdes, eller

(ii) to a port in the seafarer's State of nationality or State of residence, as appropriate; or

(ii) till en hamn i det land där personen är medborgare eller bosatt, eller

(iii) to another port agreed upon between the seafarer and the master or shipowner, with the approval of the competent authority or under other appropriate safeguards;

(iii) till en annan hamn enligt överenskommelse mellan personen och befälhavaren eller redaren, med godkännande från den behöriga myndigheten eller under annan lämplig garanti,

(b) for medical care and maintenance of seafarers employed on a ship that flies the flag of a foreign country who are put ashore in a foreign port in consequence of sickness or injury incurred in the service of the ship and not due to their own wilful misconduct.

(b) hälso- och sjukvård och uppehälle för sjömän som är anställda på ett fartyg under ett annat lands flagg, som sätts i land i en utländsk hamn till följd av sjukdom eller skada som uppkommit i tjänstgöringen på fartyget och inte beror på egen uppsåtlig vårdslöshet.

3. If, after young seafarers under the age of 18 have served on a ship for at least four months during their first foreign-going voyage, it becomes apparent that they are unsuited to life at sea, they should be given the opportunity of being repatriated at no expense to themselves from the first suitable port of call in which there are consular services of the flag State, or the State of

3. Om det, när sjömän som inte fyllt 18 år har tjänstgjort på ett fartyg i minst fyra månader under sin första utländska sjöresa, visar sig att han eller hon inte är lämplig för sjölivet, bör möjlighet ges till hemresa utan kostnad för sjömannen från första lämpliga angringshamn där flaggstaten eller den stat där personen är medborgare eller bosatt har konsulatstjänster. Sådan hemresa och skälen

nationality or residence of the young seafarer. Notification of any such repatriation, with the reasons therefor, should be given to the authority which issued the papers enabling the young seafarers concerned to take up seagoing employment.

för denna bör anmälas till den myndighet som utfärdade de dokument som gjorde det möjligt för personen ifråga att få anställning till sjöss.

Regulation

Regulation 2.6 – Seafarer compensation for the ship's loss or foundering

Purpose: To ensure that seafarers are compensated when a ship is lost or has foundered

1. Seafarers are entitled to adequate compensation in the case of injury, loss or unemployment arising from the ship's loss or foundering.

Standard

Standard A2.6 – Seafarer compensation for the ship's loss or foundering

1. Each Member shall make rules ensuring that, in every case of loss or foundering of any ship, the shipowner shall pay to each seafarer on board an indemnity against unemployment resulting from such loss or foundering.

2. The rules referred to in paragraph 1 of this Standard shall be without prejudice to any other rights a seafarer may have under the national law of the Member concerned for losses or injuries arising from a ship's loss or foundering.

Guideline

Guideline B2.6 – Seafarer compensation for the ship's loss or foundering

Guideline B2.6.1 – Calculation of indemnity against unemployment

1. The indemnity against unemployment resulting from a ship's foundering or loss should be paid for the days during which the

Regel

Regel 2.6 – Ersättning till sjömän när fartyget förloras eller förliser

Syfte: Att säkerställa att sjömän får ersättning när ett fartyg förloras eller förliser

1. Sjömän har rätt att få tillräcklig ersättning för skada, förlust eller arbetslöshet som uppstår till följd av att ett fartyg förloras eller förliser.

Standard

Standard A2.6 – Ersättning till sjömän när fartyget förloras eller förliser

1. Varje medlemsstat skall utforma regler som säkerställer att redaren när ett fartyg förlorats eller förlöst till alla sjömän ombord alltid betalar en ersättning för arbetslöshet som sådan förlust eller förlisning ger upphov till.

2. De regler som avses i punkt 1 i denna standard skall inte påverka tillämpningen av eventuella andra rättigheter som sjömän kan ha enligt den berörda medlemsstatens nationella lagstiftning rörande skada eller förlust till följd av att ett fartyg förloras eller förliser.

Anvisning

Anvisning B2.6 – Ersättning till sjömän när fartyget förloras eller förliser

Anvisning B2.6.1 – Beräkning av arbetslöshetsersättning

1. Ersättning för den arbetslöshet som uppstår till följd av att ett fartyg förloras eller förliser bör betalas för de dagar då

seafarer remains in fact unemployed at the same rate as the wages payable under the employment agreement, but the total indemnity payable to any one seafarer may be limited to two months' wages.

2. Each Member should ensure that seafarers have the same legal remedies for recovering such indemnities as they have for recovering arrears of wages earned during the service.

Regulation

Regulation 2.7 - Manning levels

Purpose: To ensure that seafarers work on board ships with sufficient personnel for the safe, efficient and secure operation of the ship.

1. Each Member shall require that all ships that fly its flag have a sufficient number of seafarers employed on board to ensure that ships are operated safely, efficiently and with due regard to security under all conditions, taking into account concerns about seafarer fatigue and the particular nature and conditions of the voyage.

Standard

Standard A2.7 -- Manning levels

1. Each Member shall require that all ships that fly its flag have a sufficient number of seafarers on board to ensure that ships are operated safely, efficiently and with due regard to security. Every ship shall be manned by a crew that is adequate, in terms of size and qualifications, to ensure the safety and security of the ship and its personnel, under all operating conditions, in accordance with the minimum safe manning document or an equivalent issued by the competent authority, and to comply with the standards of this Convention.

2. When determining, approving or revising manning levels, the competent authority shall take into account the need to avoid or minimize excessive hours of work to ensure sufficient rest and to limit fatigue, as well as the principles in applicable international instruments, especially those of the

sjömannen faktiskt är arbetslös och med samma belopp som den lön som skulle ha utgått enligt anställningsavtalet, men den totala ersättning som skall betalas till var och en får begränsas till två månaders lön.

2. Varje medlemsstat bör se till att sjömännen har samma rättsliga möjlighet att få ut sådan ersättning som när det gäller resterande intjänad lön.

Regel

Regel 2.7 - Bemanningsnivåer

Syfte: Att säkerställa att sjömän arbetar på fartyg med tillräcklig personal för att fartyget skall kunna framföras säkert, effektivt och utan risker.

1. Varje medlemsstat skall kräva att alla fartyg som för dess flagg har en tillräcklig besättning för att säkerställa att fartyget framförs på ett säkert och effektivt sätt och med vederbörlig hänsyn till att riskerna minimeras i alla lägen, med beaktande av sjöresans strapatser och särskilda art och villkor.

Standard

Standard A2.7 -- Bemanningsnivåer

1. Varje medlemsstat skall kräva att alla fartyg som för dess flagg har en tillräcklig besättning för att säkerställa att fartyget framförs på ett säkert och effektivt sätt och med vederbörlig hänsyn till risker. Alla fartyg skall ha en fullgod besättning med avseende på storlek och kvalifikationer, för att skapa säkerhet och trygghet för fartyget och dess personal under alla driftsförhållanden, enligt beslut om säkerhetsbesättning eller likvärdig handling utfärdad av den behöriga myndigheten, och för att uppfylla standarderna i denna konvention.

2. När den behöriga myndigheten fastställer, godkänner eller reviderar bemanningsnivåerna, skall den ta hänsyn till behovet av att undvika eller minimera övertid för att säkerställa tillräcklig vila och begränsa utmattning, och till principerna i tillämpliga internationella instrument, särskilt sådana

International Maritime Organization, on manning levels.

3. When determining manning levels, the competent authority shall take into account all the requirements within Regulation 3.2 and Standard A3.2 concerning food and catering.

Guideline

Guideline B2.7 - Manning levels

Guideline B2.7.1 - Dispute settlement

1. Each Member should maintain, or satisfy itself that there is maintained, efficient machinery for the investigation and settlement of complaints or disputes concerning the manning levels on a ship.

2. Representatives of shipowners' and seafarers' organizations should participate, with or without other persons or authorities, in the operation of such machinery.

Regulation

Regulation 2.8 - Career and skill development and opportunities for seafarers' employment

Purpose: To promote career and skill development and employment opportunities for seafarers

1. Each Member shall have national policies to promote employment in the maritime sector and to encourage career and skill development and greater employment opportunities for seafarers domiciled in its territory.

Standard

Standard A2.8 - Career and skill development and employment opportunities for seafarers

1. Each Member shall have national policies that encourage career and skill development and employment opportunities for seafarers, in order to provide the maritime sector with a stable and competent workforce.

från Internationella sjöfartsorganisationen, om bemanningsnivåer.

3. När bemanningsnivåerna fastställs skall den behöriga myndigheten ta hänsyn till alla krav enligt regel 3.2 och standard A3.2 rörande mat och förplägnad.

Anvisning

Anvisning B2.7 - Bemanningsnivåer

Anvisning B2.7.1 - Biläggande av tvister

1. Varje medlemsstat bör hålla sig med eller se till att det finns effektiva organ för att granska och lösa klagomål eller tvister som rör bemanningsnivåerna på ett fartyg.

2. Representanter för redar- och sjöfolksorganisationer bör medverka i arbetet i dessa organ, med eller utan andra personer eller myndigheter.

Regel

Regel 2.8 - Utveckling av karriär, färdigheter och anställningsmöjligheter för sjömän

Syfte: Att främja utveckling av karriär, färdigheter och anställningsmöjligheter för sjömän

1. Varje medlemsstat skall ha nationella program för att främja anställning i sjöfartssektorn och att uppmuntra utveckling av karriär, färdigheter och bättre möjligheter till anställning för sjömän som har hemvist på dess territorium.

Standard

Standard A2.8 - Utveckling av karriär, färdigheter och anställningsmöjligheter för sjömän

1. Varje medlemsstat skall ha nationella program som främjar utveckling av karriär, färdigheter och bättre möjligheter till anställning för sjömän för att förse sjöfartssektorn med stabil och kompetent arbetskraft.

2. The aim of the policies referred to in paragraph 1 of this Standard shall be to help seafarers strengthen their competencies, qualifications and employment opportunities.

3. Each Member shall, after consulting the shipowners' and seafarers' organizations concerned, establish clear objectives for the vocational guidance, education and training of seafarers whose duties on board ship primarily relate to the safe operation and navigation of the ship, including ongoing training.

Guideline

Guideline B2.8 – Career and skill development and employment opportunities for seafarers

Guideline B2.8.1 – Measures to promote career and skill development and employment opportunities for seafarers

1. Measures to achieve the objectives set out in Standard A2.8 might include:

(a) agreements providing for career development and skills training with a shipowner or an organization of shipowners; or

(b) arrangements for promoting employment through the establishment and maintenance of registers or lists, by categories, of qualified seafarers; or

(c) promotion of opportunities, both on board and ashore, for further training and education of seafarers to provide for skill development and portable competencies in order to secure and retain decent work, to improve individual employment prospects and to meet the changing technology and labour market conditions of the maritime industry.

Guideline B2.8.2 – Register of seafarers

1. Where registers or lists govern the employment of seafarers, these registers or lists should include all occupational

2. Det program som nämns i punkt 1 i denna standard skall syfta till att hjälpa sjömännen att stärka sin kompetens och sina kvalifikationer och anställningsmöjligheter.

3. Varje medlemsstat skall efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer fastställa tydliga mål för yrkesvägledning, teoretisk och praktisk utbildning samt fortbildning av sjömän vars uppgift ombord i första hand är att navigera fartyget säkert.

Anvisning

Anvisning B2.8 – Utveckling av karriär, färdigheter och anställningsmöjligheter för sjömän

Anvisning B2.8.1 – Åtgärder för att främja utveckling av karriär, färdigheter och anställningsmöjligheter för sjömän

1. Åtgärder för att uppnå de mål som fastställs i standard A2.8 kan innefatta följande:

(a) överenskommelser som skapar karriär och ger utbildning i färdigheter med en redare eller en redarorganisation, eller

(b) arrangemang för att främja anställning genom inrättande och förande av register eller listor, per kategori, över kompetenta sjömän, eller

(c) främjande av möjligheter, både ombord och i land, till vidareutbildning och utbildning av sjömän för att utveckla färdigheter och flyttbar kompetens och därmed trygga och behålla ett anständigt arbete, förbättra individens anställningsmöjligheter och svara mot förändringar i tekniken och arbetsmarknadssituationen inom sjöfartsnäringen.

Anvisning B2.8.2 – Sjöfolkesregister

1. Där register eller listor styr sjömännens anställning, bör dessa register eller listor innefatta alla kategorier av sjömän enligt vad

categories of seafarers in a manner determined by national law or practice or by collective agreement.

2. Seafarers on such a register or list should have priority of engagement for seafaring.

3. Seafarers on such a register or list should be required to be available for work in a manner to be determined by national law or practice or by collective agreement.

4. To the extent that national laws or regulations permit, the number of seafarers on such registers or lists should be periodically reviewed so as to achieve levels adapted to the needs of the maritime industry.

5. When a reduction in the number of seafarers on such a register or list becomes necessary, all appropriate measures should be taken to prevent or minimize detrimental effects on seafarers, account being taken of the economic and social situation of the country concerned.

Title 3. Accommodation, Recreational Facilities, Food and Catering

Regulation

Regulation 3.1 – Accommodation and recreational facilities

Purpose: To ensure that seafarers have decent accommodation and recreational facilities on board

1. Each Member shall ensure that ships that fly its flag provide and maintain decent accommodations and recreational facilities for seafarers working or living on board, or both, consistent with promoting the seafarers' health and well-being.

2. The requirements in the Code implementing this Regulation which relate to ship construction and equipment apply only to ships constructed on or after the date when this Convention comes into force for the Member concerned. For ships constructed before that date, the

som fastställs i nationell lag eller praxis eller i kollektivavtal.

2. Sjömän i sådana register eller listor bör ha företräde till sysselsättning inom sjöfarten.

3. Det bör krävas att sjömän i sådana register eller listor finns tillgänglig för arbete på ett sätt som bestäms i nationell lag eller praxis eller i kollektivavtal.

4. I den mån nationella lagar och andra författningar medger detta bör antalet personer i sådana register eller listor ses över med jämna mellanrum för att anpassas till sjöfartsnäringens behov.

5. När det blir nödvändigt att minska antalet personer i ett sådant register eller lista, bör alla rimliga åtgärder vidtas för att hindra eller minimera skadlig inverkan på sjömännen, varvid hänsyn bör tas till det berörda landets ekonomiska och sociala situation.

Kapitel 3. Bostad, rekreativ- möjligheter, mat och förplägnad

Regel

Regel 3.1 – Bostad och rekreativmöjligheter

Syfte: Att säkerställa att sjömännen har godtagbara bostäder och rekreativmöjligheter ombord

1. Varje medlemsstat skall se till att fartyg som för dess flagg tillhandahåller och underhåller anständiga bostäder och rekreativmöjligheter för sjömän som arbetar och/eller bor ombord, och som är ägnade att främja personalens hälsa och välbefinnande.

2. Kraven i koden som genomför denna regel och som handlar om fartygs byggnad och utrustning gäller endast för fartyg som byggts på eller efter det datum då denna konvention träder i kraft för den berörda medlemsstaten. För fartyg som byggts före detta datum skall de krav på fartygs

requirements relating to ship construction and equipment that are set out in the Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92), and the Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970 (No. 133), shall continue to apply to the extent that they were applicable, prior to that date, under the law or practice of the Member concerned. A ship shall be deemed to have been constructed on the date when its keel is laid or when it is at a similar stage of construction.

3. Unless expressly provided otherwise, any requirement under an amendment to the Code relating to the provision of seafarer accommodation and recreational facilities shall apply only to ships constructed on or after the amendment takes effect for the Member concerned.

Standard

Standard A3.1 – Accommodation and recreational facilities

1. Each Member shall adopt laws and regulations requiring that ships that fly its flag:

(a) meet minimum standards to ensure that any accommodation for seafarers, working or living on board, or both, is safe, decent and in accordance with the relevant provisions of this Standard; and

(b) are inspected to ensure initial and ongoing compliance with those standards.

2. In developing and applying the laws and regulations to implement this Standard, the competent authority, after consulting the shipowners' and seafarers' organizations concerned, shall:

(a) take into account Regulation 4.3 and the associated Code provisions on health and safety protection and accident prevention, in light of the specific needs of seafarers that both live and work on board ship, and

(b) give due consideration to the guidance

konstruktion och utrustning som fastställs i 1949 års konvention (nr 92) om besättningsbostäder (reviderad) och 1970 års konvention (nr 133) om besättningsbostäder (tilläggsbestämmelser) fortsätta att gälla i den omfattning de gällde före detta datum enligt den berörda medlemsstatens lagstiftning eller praxis. Ett fartyg skall anses vara byggt det datum då det kölsträcks eller befinner sig på ett motsvarande byggnadsstadium.

3. Om inte annat uttryckligen föreskrivs, skall alla krav i en ändrad version av koden som gäller sjömäns bostäder och rekreativmöjligheter tillämpas endast på fartyg som byggts vid tidpunkten för eller efter det att ändringen träder i kraft för den berörda medlemsstaten.

Standard

Standard A3.1 – Bostad och rekreativmöjligheter

1. Varje medlemsstat skall anta lagar och andra författningar som kräver att fartyg som för dess flagg

(a) uppfyller minst den standard som tillförsäkrar alla sjömän som arbetar och/eller bor ombord en bostad som är säker, anständig och uppfyller relevanta bestämmelser i denna standard, och

(b) inspekteras för att säkerställa att de från början och fortlöpande uppfyller denna standard.

2. När lagar och andra författningar utformas och tillämpas för att uppfylla denna standard skall den behöriga myndigheten, efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer

(a) beakta regel 4.3 och tillhörande regler i koden om skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor, mot bakgrund av de särskilda behoven hos sjömän som både bor och arbetar ombord på fartyg, och

(b) ta vederbörlig hänsyn till anvisningarna i

- | | |
|---|---|
| contained in Part B of this Code. | del B i denna kod. |
| 3. The inspections required under Regulation 5.1.4 shall be carried out when: | 3. De inspektioner som krävs enligt regel 5.1.4 skall genomföras |
| (a) a ship is registered or re-registered; or | (a) när ett fartyg registreras eller återregistreras, eller |
| (b) the seafarer accommodation on a ship has been substantially altered. | (b) när sjömännens bostäder på ett fartyg har ändrats väsentligt. |
| 4. The competent authority shall pay particular attention to ensuring implementation of the requirements of this Convention relating to: | 4. Den behöriga myndigheten skall lägga särskild vikt vid tillämpningen av kraven i denna konvention när det gäller: |
| (a) the size of rooms and other accommodation spaces; | (a) storleken på hytter och andra bostadsutrymmen, |
| (b) heating and ventilation; | (b) värme och ventilation, |
| (c) noise and vibration and other ambient factors; | (c) buller, vibrationer och andra miljöfaktorer, |
| (d) sanitary facilities; | (d) hygienutrymmen, |
| (e) lighting; and | (e) belysning, och |
| (f) hospital accommodation. | (f) sjukvårdsutrymmen. |
| 5. The competent authority of each Member shall require that ships that fly its flag meet the minimum standards for on-board accommodation and recreational facilities that are set out in paragraphs 6 to 17 of this Standard. | 5. Den behöriga myndigheten i varje medlemsstat skall kräva att fartyg som för dess flagg håller minst den standard på bostäder och rekreativmöjligheter ombord som fastställs i punkterna 6-17 i denna standard. |
| 6. With respect to general requirements for accommodation: | 6. Följande allmänna krav skall ställas på bostaden: |
| (a) there shall be adequate headroom in all seafarer accommodation; the minimum permitted headroom in all seafarer accommodation where full and free movement is necessary shall be not less than 203 centimetres; the competent authority may permit some limited reduction in headroom in any space, or part of any space, in such accommodation where it is satisfied that such reduction: | (a) det skall finnas tillräcklig takhöjd i alla bostadsutrymmen. Den minsta tillåtna takhöjden i alla bostadsutrymmen där full rörelsefrihet är nödvändig får inte understiga 203 centimeter; den behöriga myndigheten får medge viss begränsad minskning av den fria höjden i ett utrymme, eller del av ett utrymme, i sådana bostäder om den är övertygad om att denna minskning: |
| (i) is reasonable; and | (i) är rimlig, och |
| (ii) will not result in discomfort to the seafarers; | (ii) inte innebär någon olägenhet för sjömännen, |

(b) the accommodation shall be adequately insulated;

(c) in ships other than passenger ships, as defined in Regulation 2(e) and (f) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (the SOLAS Convention), sleeping rooms shall be situated above the load line amidships or aft, except that in exceptional cases, where the size, type or intended service of the ship renders any other location impracticable, sleeping rooms may be located in the fore part of the ship, but in no case forward of the collision bulkhead;

(d) in passenger ships, and in special ships constructed in compliance with the IMO Code of Safety for Special Purpose Ships, 1983, and subsequent versions (hereinafter called special purpose ships), the competent authority may, on condition that satisfactory arrangements are made for lighting and ventilation, permit the location of sleeping rooms below the load line, but in no case shall they be located immediately beneath working alleyways;

(e) there shall be no direct openings into sleeping rooms from cargo and machinery spaces or from galleys, storerooms, drying rooms or communal sanitary areas; that part of a bulkhead separating such places from sleeping rooms and external bulkheads shall be efficiently constructed of steel or other approved substance and be watertight and gas-tight;

(f) the materials used to construct internal bulkheads, panelling and sheeting, floors and joinings shall be suitable for the purpose and conducive to ensuring a healthy environment;

(g) proper lighting and sufficient drainage shall be provided; and

(h) accommodation and recreational and catering facilities shall meet the requirements in Regulation 4.3, and the related provisions in the Code, on health and safety protection and accident prevention, with respect to preventing the risk of exposure to

(b) bostadsutrymmena skall vara väl isolerade,

(c) på fartyg som inte är passagerarfartyg enligt definitionen i regel 2 e och 2 f i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS-konventionen), med ändringar, skall sovrum vara belägna ovanför lastvattenlinjen, antingen midskepps eller akterut, men i undantagsfall, när fartygets storlek, typ eller avsedda användningsområde omöjliggör varje annan förläggning, får sovrum vara belägna i den förliga delen av fartyget, dock inte i något fall för om kollisionsskottet,

(d) på passagerarfartyg, och på fartyg inrättade för särskild verksamhet som är byggda enligt SPS-koden (IMO Code of Safety for Special Purpose Ships, 1983) och efterföljande versioner, nedan kallade "fartyg inrättade för särskild verksamhet", får den behöriga myndigheten, under förutsättning att tillfredsställande arrangemang finns för belysning och ventilation, tillåta placering av sovrum under lastvattenlinjen, men de får inte under några omständigheter placeras omedelbart under arbetsgångar,

(e) det får inte finnas några direkta ingångar till sovrum från lastrum, maskinrum, köksutrymmen, förrådsutrymmen, torkrum eller gemensamma hygienutrymmen; den del av skott som skiljer sådant utrymme från sovrum, och sovrums ytterskott, skall vara tillverkade av stål eller annat godkänt material så att de fungerar väl och vara vatten- och gastäta,

(f) material som används till innerskott, paneler och skivor, durkar och fogar skall vara ändamålsenliga och bidra till att skapa en hälsosam miljö,

(g) det skall finnas god belysning och tillräckligt avlopp, och

(h) bostäder, rekreations- och förplägnadsutrymmen skall uppfylla de krav som ställs i regel 4.3 och relaterade bestämmelser i koden om skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor, när det gäller att förebygga risken för exponering för skadliga

hazardous levels of noise and vibration and other ambient factors and chemicals on board ships, and to provide an acceptable occupational and on-board living environment for seafarers.

buller- och vibrationsnivåer, andra miljöfaktorer och kemikalier ombord, och att ge sjömännen en acceptabel arbets- och livsmiljö.

7. With respect to requirements for ventilation and heating:

7. Beträffande ventilation och uppvärmning skall följande krav tillgodoses:

(a) sleeping rooms and mess rooms shall be adequately ventilated;

(a) sovrum och mässar skall vara tillräckligt ventilerade,

(b) ships, except those regularly engaged in trade where temperate climatic conditions do not require this, shall be equipped with air conditioning for seafarer accommodation, for any separate radio room and for any centralized machinery control room;

(b) fartyg, utom sådana som går i reguljär fart i tempererat klimat där detta inte krävs, skall ha luftkonditionering för sjömännens bostäder, för varje separat radiohytt och för varje insides beläget maskinkontrollrum,

(c) all sanitary spaces shall have ventilation to the open air, independently of any other part of the accommodation; and

(c) alla hygienutrymmen skall ha ventilation till uteluften, oberoende av andra delar av fartygets bostadsutrymmen, och

(d) adequate heat through an appropriate heating system shall be provided, except in ships exclusively on voyages in tropical climates.

(d) tillräcklig värme skall vara ordnad genom ett lämpligt uppvärmningssystem, utom i fartyg som uteslutande går i fart inom tropiska klimatzoner.

8. With respect to requirements for lighting, subject to such special arrangements as may be permitted in passenger ships, sleeping rooms and mess rooms shall be lit by natural light and provided with adequate artificial light.

8. När det gäller krav på belysning skall sovrum och mässar, med undantag för de specialinrättningar som får tillåtas på passagerarfartyg, ha naturligt dagsljus och tillräcklig artificiell belysning.

9. When sleeping accommodation on board ships is required, the following requirements for sleeping rooms apply:

9. När sovplatser ombord krävs, ställs följande krav på sovrum:

(a) in ships other than passenger ships, an individual sleeping room shall be provided for each seafarer; in the case of ships of less than 3,000 gross tonnage or special purpose ships, exemptions from this requirement may be granted by the competent authority after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned;

(a) på fartyg som inte är passagerarfartyg skall alla sjömän ha enkelrum; på fartyg under 3 000 bruttotonn eller fartyg inrättade för särskild verksamhet kan den behöriga myndigheten medge undantag från detta krav efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer,

(b) separate sleeping rooms shall be provided for men and for women;

(b) män och kvinnor skall ha separata sovrum,

(c) sleeping rooms shall be of adequate size and properly equipped so as to ensure reasonable comfort and to facilitate tidiness;

(c) sovrum skall vara tillräckligt stora och väl utrustade så att de ger rimlig komfort och är lätta att hålla rena,

- (d) a separate berth for each seafarer shall in all circumstances be provided; (d) alla sjömän skall ha tillgång till egna sovplatser,
- (e) the minimum inside dimensions of a berth shall be at least 198 centimetres by 80 centimetres; (e) det invändiga måttet på en sovplats skall vara minst 198x80 centimeter,
- (f) in single berth seafarers' sleeping rooms the floor area shall not be less than:
(i) 4.5 square metres in ships of less than 3,000 gross tonnage;
(ii) 5.5 square metres in ships of 3,000 gross tonnage or over but less than 10,000 gross tonnage;
(iii) 7 square metres in ships of 10,000 gross tonnage or over; (f) i enkelhytt får golvytan inte understiga följande mått:
(i) 4,5 m² på fartyg mindre än 3 000 bruttoton,
(ii) 5,5 m² på fartyg om minst 3 000 bruttoton men mindre än 10 000 bruttoton,
(iii) 7 m² på fartyg om minst 10 000 bruttoton,
- (g) however, in order to provide single berth sleeping rooms on ships of less than 3,000 gross tonnage, passenger ships and special purpose ships, the competent authority may allow a reduced floor area; (g) för att kunna tillhandahålla enkelhytt med egen sovplats på fartyg som är mindre än 3 000 bruttoton, passagerarfartyg och fartyg inrättade för särskild verksamhet kan den behöriga myndigheten dock tillåta en mindre golvyta,
- (h) in ships of less than 3,000 gross tonnage other than passenger ships and special purpose ships, sleeping rooms may be occupied by a maximum of two seafarers; the floor area of such sleeping rooms shall not be less than 7 square metres; (h) på fartyg som är mindre än 3 000 bruttoton och inte är passagerarfartyg eller fartyg inrättade för särskild verksamhet får sovrum inte hårbärgera mer än två sjömän, och golvytan i sådana sovrum får inte understiga 7 m²,
- (i) on passenger ships and special purpose ships the floor area of sleeping rooms for seafarers not performing the duties of ships' officers shall not be less than:
(i) 7.5 square metres in rooms accommodating two persons;
(ii) 11.5 square metres in rooms accommodating three persons;
(iii) 14.5 square metres in rooms accommodating four persons; (i) på passagerarfartyg och fartyg inrättade för särskild verksamhet får golvytan i sovrum för sjömän som inte tjänstgör som fartygsbefäl inte understiga följande mått:
(i) 7,5 m² i rum för två personer,
(ii) 11,5 m² i rum för tre personer,
(iii) 14,5 m² i rum för fyra personer,
- (j) on special purpose ships sleeping rooms may accommodate more than four persons; the floor area of such sleeping rooms shall not be less than 3.6 square metres per person; (j) på fartyg inrättade för särskild verksamhet får sovrum vara bebodda med mer än fyra personer, men golvytan i sådana sovrum får inte understiga 3,6 m² per person,
- (k) on ships other than passenger ships and special purpose ships, sleeping rooms for seafarers who perform the duties of ships' officers, where no private sitting room or day room is provided, the floor area per (k) på fartyg som inte är passagerarfartyg eller fartyg inrättade för särskild verksamhet får sovrum för sjömän som tjänstgör som fartygsbefäl, när det inte finns eget vardagsrum eller dagrum, inte understiga

person shall not be less than:

- (i) 7.5 square metres in ships of less than 3,000 gross tonnage;
- (ii) 8.5 square metres in ships of 3,000 gross tonnage or over but less than 10,000 gross tonnage;
- (iii) 10 square metres in ships of 10,000 gross tonnage or over;

(l) on passenger ships and special purpose ships the floor area for seafarers performing the duties of ships' officers where no private sitting room or day room is provided, the floor area per person for junior officers shall not be less than 7.5 square metres and for senior officers not less than 8.5 square metres; junior officers are understood to be at the operational level, and senior officers at the management level;

(m) the master, the chief engineer and the chief navigating officer shall have, in addition to their sleeping rooms, an adjoining sitting room, day room or equivalent additional space; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned;

(n) for each occupant, the furniture shall include a clothes locker of ample space (minimum 475 litres) and a drawer or equivalent space of not less than 56 litres; if the drawer is incorporated in the clothes locker then the combined minimum volume of the clothes locker shall be 500 litres; it shall be fitted with a shelf and be able to be locked by the occupant so as to ensure privacy;

(o) each sleeping room shall be provided with a table or desk, which may be of the fixed, drop-leaf or slide-out type, and with comfortable seating accommodation as necessary.

10. With respect to requirements for mess rooms:

(a) mess rooms shall be located apart from the sleeping rooms and as close as practicable to the galley; ships of less than

följande mått:

- (i) 7,5 m² på fartyg som understiger 3 000 bruttoton,
- (ii) 8,5 m² på fartyg om minst 3 000 bruttoton men mindre än 10 000 bruttoton,
- (iii) 10 m² på fartyg om 10 000 bruttoton eller mer,

(l) på passagerarfartyg och fartyg inrättade för särskild verksamhet skall golvytan för sjömän som tjänstgör som fartygsbefäl, när privat vardagsrum eller dagrum inte finns, vara minst 7,5 m² per person för underordnat befäl och minst 8,5 m² för överordnat befäl; med underordnat befäl avses befäl på driftsnivå och med överordnat befäl avses befäl på ledningsnivå,

(m) befälhavare, teknisk chef och överstyrman skall utöver sovrum ha ett angränsande vardagsrum, dagrum eller motsvarande extra utrymme; den behöriga myndigheten kan efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer undanta fartyg under 3 000 bruttoton från detta krav,

(n) för varje boende skall möblemanget innefatta ett rymligt klädskåp (minst 475 liter) och en byrå eller motsvarande utrymme på minst 56 liter; om byrån är inbyggd i klädskåpet skall den sammanlagda volymen vara minst 500 liter; klädskåpet skall vara försett med en hylla, och den boende skall kunna låsa det till skydd mot obehörigt tillträde,

(o) varje sovrum skall vara inrett med ett bord eller skrivbord, som kan vara av fast, nedfällbar eller utdragbar typ, och med bekväma sittmöbler efter behov.

10. Följande krav skall ställas på mässar:

(a) mässar skall vara åtskilda från sovrummen och placerade så nära köksutrymmen som möjligt; den behöriga

3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned; and

(b) mess rooms shall be of adequate size and comfort and properly furnished and equipped (including ongoing facilities for refreshment), taking account of the number of seafarers likely to use them at any one time; provision shall be made for separate or common mess room facilities as appropriate.

11. With respect to requirements for sanitary facilities:

(a) all seafarers shall have convenient access on the ship to sanitary facilities meeting minimum standards of health and hygiene and reasonable standards of comfort, with separate sanitary facilities being provided for men and for women;

(b) there shall be sanitary facilities within easy access of the navigating bridge and the machinery space or near the engine room control centre; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned;

(c) in all ships a minimum of one toilet, one wash basin and one tub or shower or both for every six persons or less who do not have personal facilities shall be provided at a convenient location;

(d) with the exception of passenger ships, each sleeping room shall be provided with a washbasin having hot and cold running fresh water, except where such a washbasin is situated in the private bathroom provided;

(e) in passenger ships normally engaged on voyages of not more than four hours' duration, consideration may be given by the competent authority to special arrangements or to a reduction in the number of facilities required; and

(f) hot and cold running fresh water shall be available in all wash places.

myndigheten kan undanta fartyg mindre än 3 000 bruttoton från detta krav efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer, och

(b) mässar skall vara bekväma, av tillräcklig storlek och väl möblerade och utrustade (med ständig tillgång till förfriskningar), och hänsyn skall tas till det antal sjömän som kan förväntas använda dem samtidigt; mässarna får vara gemensamma eller åtskilda beroende på omständigheterna.

11. Följande krav skall ställas på hygienutrymmen:

(a) alla sjömän skall ha bekväm tillgång ombord till hygienutrymmen som uppfyller miniminormer för hälsa, hygien och rimlig komfort och är åtskilda för män och kvinnor,

(b) det skall finnas hygienutrymmen som är lätt tillgängliga från fartygets brygga och maskinområden eller ligger nära maskinrummets kontrollcenter; den behöriga myndigheten kan undanta fartyg mindre än 3 000 bruttoton från detta krav efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer,

(c) i alla fartyg skall det på en lätt tillgänglig plats finnas minst en toalett, ett tvättställ och ett badkar och/eller dusch per sex personer eller mindre som inte har privata bekvämligheter,

(d) med undantag för passagerarfartyg skall varje sovrum vara utrustat med ett tvättställ med rinnande varmt och kallt färskvatten, utom i de fall då sådant tvättställ finns i privat badrum,

(e) på passagerarfartyg som normalt går i fart med mindre än fyra timmars varaktighet kan den behöriga myndigheten överväga speciella arrangemang eller kräva ett mindre antal anläggningar, och

(f) rinnande varmt och kallt färskvatten skall finnas på alla tvättplatser.

12. With respect to requirements for hospital accommodation, ships carrying 15 or more seafarers and engaged in a voyage of more than three days' duration shall provide separate hospital accommodation to be used exclusively for medical purposes; the competent authority may relax this requirement for ships engaged in coastal trade; in approving on-board hospital accommodation, the competent authority shall ensure that the accommodation will, in all weathers, be easy of access, provide comfortable housing for the occupants and be conducive to their receiving prompt and proper attention.
12. Fartyg som har minst 15 personers besättning och är sysselsatta i resor av mer än tre dygns varaktighet skall ha separat sjukvårdsutrymme uteslutande för medicinskt bruk; den behöriga myndigheten får lätta på detta krav för fartyg i kustnära fart; vid godkännande av sjukvårdsutrymme ombord skall den behöriga myndigheten se till att detta är lätt tillgängligt under alla väderförhållanden och att de personer som brukar det får tillräckligt härbärge och kan omhändertas omgående och få lämplig vård.
13. Appropriately situated and furnished laundry facilities shall be available.
13. En lämpligt placerad och inredd tvättinrättning skall finnas tillgänglig.
14. All ships shall have a space or spaces on open deck to which the seafarers can have access when off duty, which are of adequate area having regard to the size of the ship and the number of seafarers on board.
14. Alla fartyg skall ha ett eller flera områden på öppet däck med tillräcklig yta i förhållande till besättningens och fartygets storlek där sjömännen kan uppehålla sig under sin fritid.
15. All ships shall be provided with separate offices or a common ship's office for use by deck and engine departments; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned.
15. Alla fartyg skall vara försedda med separat eller gemensamt kontor för däck- och maskinavdelningarna, men den behöriga myndigheten får undanta fartyg under 3 000 bruttoton från detta krav efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer.
16. Ships regularly trading to mosquito-infested ports shall be fitted with appropriate devices as required by the competent authority.
16. Fartyg som reguljärt anlöper hamnar som plågas av mygg skall vara försedda med lämpliga inrättningar enligt den behöriga myndighetens bestämmelser.
17. Appropriate seafarers' recreational facilities, amenities and services, as adapted to meet the special needs of seafarers who must live and work on ships, shall be provided on board for the benefit of all seafarers, taking into account Regulation 4.3 and the associated Code provisions on health and safety protection and accident-prevention.
17. Lämpliga rekreationsmöjligheter och trivsselförmåner som anpassats för att uppfylla de speciella behoven för sjömän som måste bo och arbeta ombord skall tillhandahållas för att användas av alla sjömän, med beaktande av regel 4.3 och tillhörande kodbestämmelser om skydd för hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor.
18. The competent authority shall require frequent inspections to be carried out on board ships, by or under the authority of the master, to ensure that seafarer accommodation is clean, decently habitable and
18. Den behöriga myndigheten skall kräva att inspektioner görs med täta intervall ombord på fartyg, av eller på uppdrag av befälhavaren, för att säkerställa att bostäderna hålls rena, rimligt beboeliga och i

maintained in a good state of repair. The results of each such inspection shall be recorded and be available for review.

19. In the case of ships where there is need to take account, without discrimination, of the interests of seafarers having differing and distinctive religious and social practices, the competent authority may, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, permit fairly applied variations in respect of this Standard on condition that such variations do not result in overall facilities less favourable than those which would result from the application of this Standard.

20. Each Member may, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, exempt ships of less than 200 gross tonnage where it is reasonable to do so, taking account of the size of the ship and the number of persons on board in relation to the requirements of the following provisions of this Standard:

(a) paragraphs 7(b), 11(d) and 13; and

(b) paragraph 9(f) and (h) to (l) inclusive, with respect to floor area only.

21. Any exemptions with respect to the requirements of this Standard may be made only where they are expressly permitted in this Standard and only for particular circumstances in which such exemptions can be clearly justified on strong grounds and subject to protecting the seafarers' health and safety.

Guideline

Guideline B3.1 – Accommodation and recreational facilities

Guideline B3.1.1 – Design and construction

1. External bulkheads of sleeping rooms and mess rooms should be adequately insulated. All machinery casings and all boundary bulkheads of galleys and other spaces in which heat is produced should be adequately insulated where there is a possibility of resulting heat effects in adjoining

gott skick. Resultaten av inspektionerna skall protokollföras och hållas tillgängliga för granskning.

19. På fartyg där det är nödvändigt att utan diskriminering ta hänsyn till intressen hos sjömän som har olika och särskiljande religiösa och sociala sedvänjor, får den behöriga myndigheten efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer tillåta en rimlig grad av avvikelser från denna standard, under förutsättning att sådana avvikelser inte resulterar i att bekvämligheterna totalt sett blir mindre fördelaktiga än de skulle vara om standarden följdes.

20. Varje medlemsstat får, efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer och när det är rimligt med hänsyn till fartygets storlek och antalet personer ombord, undanta fartyg mindre bruttoton från kraven i följande föreskrifter i denna standard:

(a) punkterna 7 b, 11 d och 13, och

(b) punkt 9 f och 9 h-l, endast med avseende på golvytan.

21. Undantag från kraven i denna standard får medges endast när standarden uttryckligen tillåter det, och bara i särskilda fall när sådana undantag klart kan motiveras på starka grunder och med hänsyn till att sjömännens hälsa och säkerhet skyddas.

Anvisning

Anvisning B3.1 – Bostad och rekreativmöjligheter

Anvisning B3.1.1 – Utförande och konstruktion

1. Skott mot utsida i sovrum och mässar bör vara tillräckligt isolerade. Alla maskinkappor och alla avgränsningsskott för kökutrymmen och andra områden där det alstras värme bör vara tillräckligt isolerade när det finns risk för värmeöverföring till angränsande bostadsutrymmen eller korridorer.

accommodation or passageways. Measures should also be taken to provide protection from heat effects of steam or hot-water service pipes or both.

2. Sleeping rooms, mess rooms, recreation rooms and alleyways in the accommodation space should be adequately insulated to prevent condensation or overheating.

3. The bulkhead surfaces and deckheads should be of material with a surface easily kept clean. No form of construction likely to harbour vermin should be used.

4. The bulkhead surfaces and deckheads in sleeping rooms and mess rooms should be capable of being easily kept clean and light in colour with a durable, nontoxic finish.

5. The decks in all seafarer accommodation should be of approved material and construction and should provide a non-slip surface impervious to damp and easily kept clean.

6. Where the floorings are made of composite materials, the joints with the sides should be profiled to avoid crevices.

Guideline B3.1.2 – Ventilation

1. The system of ventilation for sleeping rooms and mess rooms should be controlled so as to maintain the air in a satisfactory condition and to ensure a sufficiency of air movement in all conditions of weather and climate.

2. Air-conditioning systems, whether of a centralized or individual unit type, should be designed to:

(a) maintain the air at a satisfactory temperature and relative humidity as compared to outside air conditions, ensure a sufficiency of air changes in all air-conditioned spaces, take account of the particular characteristics of operations at sea and not produce excessive noises or vibrations; and

(b) facilitate easy cleaning and disinfection to prevent or control the spread of disease.

Åtgärder bör också vidtas till skydd mot värmeöverföring från ångrör och/eller hetvattenrör.

2. Sovrum, mässar, rekreationsutrymmen och korridorer i bostadsutrymmen bör vara tillräckligt isolerade för att förhindra kondensbildning och överhettning.

3. Skott och tak bör vara av material som är lätt att hålla rent. Ingen konstruktionsform bör användas som erbjuder fäste för skadedjur eller ohyra.

4. Skott och tak i sovrums och mässar bör vara lätta att hålla rena och ha ljusa färger med slitstark, giftfri ytbehandling.

5. Durkar i alla utrymmen för sjömän bör vara av godkänt material och konstruktion och bör ha en halkskyddande och fuktbeständig yta som är lätt att hålla ren.

6. Om durkbeläggning är tillverkad av kompositmaterial, bör sidoskarvarna vara profilerade för att undvika sprickbildning.

Anvisning B3.1.2 – Ventilation

1. Ventilationssystemet för sovrums och mässar bör vara styrt så att en tillfredsställande luftkvalitet kan upprätthållas och att luftväxlingen blir tillräcklig under alla väder- och klimatförhållanden.

2. Luftkonditionerings-system, centrala eller individuella, bör vara konstruerade för att

(a) hålla en tillfredsställande lufttemperatur och relativ luftfuktighet jämfört med uteluften, säkra tillräcklig luftväxling i alla luftkonditionerade utrymmen, beakta de speciella förhållanden som råder vid drift till sjöss och inte alstra mera buller och vibrationer än nödvändigt, och

(b) underlätta en enkel rengöring och desinfektion för att hindra eller bekämpa

3. Power for the operation of the air conditioning and other aids to ventilation required by the preceding paragraphs of this Guideline should be available at all times when seafarers are living or working on board and conditions so require. However, this power need not be provided from an emergency source.

Guideline B3.1.3 – Heating

1. The system of heating the seafarer accommodation should be in operation at all times when seafarers are living or working on board and conditions require its use.

2. In all ships in which a heating system is required, the heating should be by means of hot water, warm air, electricity, steam or equivalent. However, within the accommodation area, steam should not be used as a medium for heat transmission. The heating system should be capable of maintaining the temperature in seafarer accommodation at a satisfactory level under normal conditions of weather and climate likely to be met within the trade in which the ship is engaged. The competent authority should prescribe the standard to be provided.

3. Radiators and other heating apparatus should be placed and, where necessary, shielded so as to avoid risk of fire or danger or discomfort to the occupants.

Guideline B3.1.4 – Lighting

1. In all ships, electric light should be provided in the seafarer accommodation. If there are not two independent sources of electricity for lighting, additional lighting should be provided by properly constructed lamps or lighting apparatus for emergency use.

2. In sleeping rooms an electric reading lamp should be installed at the head of each berth.

3. Suitable standards of natural and artificial lighting should be fixed by the competent authority.

smittspridning.

3. Kraft till att driva luftkonditionering och andra ventilationsanläggningar enligt krav i föregående punkter i denna anvisning bör alltid finnas tillgänglig när sjömännen arbetar ombord och när omständigheterna så kräver. Reservkraft behövs inte för detta.

Anvisning B3.1.3 – Uppvärmning

1. Värmeanläggningen för sjömännens bostäder bör alltid vara i drift när sjömännen bor eller arbetar ombord och omständigheterna kräver att den används.

2. I alla fartyg där värmeanläggning behövs bör uppvärmningen ske med varmvatten, varmluft, elektricitet, ånga eller motsvarande. Emellertid bör ånga som medium för värmeöverföring inte användas i bostadsområdet. Värmeanläggningen bör kunna hålla temperaturen i sjömännens bostäder på en tillfredställande nivå under normala väder- och klimatförhållanden som kan förväntas uppträda i de fartområden där fartyget sysselsätts. Den behöriga myndigheten bör föreskriva vilken standard som skall gälla.

3. Radiatorer och andra uppvärmningsapparater bör vara placerade och om nödvändigt avskärmade på ett sådant sätt att risk för brand, fara eller obehag för de boende undviks.

Anvisning B3.1.4 – Belysning

1. Elektrisk belysning bör finnas i sjömännens bostäder på alla fartyg. Om det inte finns två av varandra oberoende strömförsörjningskällor till belysningen, bör det finnas extra belysning i form av ändamålsenliga lampor eller anläggning för nödbelysning.

2. I sovrum bör en elektrisk läslampa vara installerad vid kojplatsens huvudända.

3. Den behöriga myndigheten bör föreskriva lämpliga normer för naturlig och artificiell belysning.

Guideline B3.1.5 – Sleeping rooms

1. There should be adequate berth arrangements on board, making it as comfortable as possible for the seafarer and any partner who may accompany the seafarer.

2. Where the size of the ship, the activity in which it is to be engaged and its layout make it reasonable and practicable, sleeping rooms should be planned and equipped with a private bathroom, including a toilet, so as to provide reasonable comfort for the occupants and to facilitate tidiness.

3. As far as practicable, sleeping rooms of seafarers should be so arranged that watches are separated and that no seafarers working during the day share a room with watchkeepers.

4. In the case of seafarers performing the duty of petty officers there should be no more than two persons per sleeping room.

5. Consideration should be given to extending the facility referred to in Standard A3.1, paragraph 9(m), to the second engineer officer when practicable.

6. Space occupied by berths and lockers, chests of drawers and seats should be included in the measurement of the floor area. Small or irregularly shaped spaces which do not add effectively to the space available for free movement and cannot be used for installing furniture should be excluded.

7. Berths should not be arranged in tiers of more than two; in the case of berths placed along the ship's side, there should be only a single tier where a sidelight is situated above a berth.

8. The lower berth in a double tier should be not less than 30 centimetres above the floor; the upper berth should be placed approximately midway between the bottom of the lower berth and the lower side of the deckhead beams.

9. The framework and the lee-board, if any, of a berth should be of approved material,

Anvisning B3.1.5 – Sovrum

1. Det bör finnas tillräckliga kojplatser ombord för att det skall bli så bekvämt som möjligt för sjömännen och eventuellt medföljande partner.

2. Om det är rimligt och möjligt med hänsyn till fartygets storlek, verksamhet och utformning, bör sovrum vara planlagda för och utrustade med privat badrum, inklusive toalett, för att tillgodose rimlig komfort och god ordning.

3. Så långt möjligt bör sovrum för vaktgående sjömän vara åtskilda och skilda från sovrum för dagarbetande sjömän.

4. För sjömän som tjänstgör som förmän, bör högst två personer dela sovrum.

5. Det bör övervägas om de bekvämligheter som nämns i standard A3.1 punkt 9 m bör utvidgas till att även gälla 2:e fartygsingenjör när detta låter sig göra.

6. Golvyta som upptas av kojor och skåp, byrår och sitplatser bör inkluderas i mätten för föreskriven golvyta. Små eller oregelbundna golvytor som inte bidrar till golvyta där man kan röra sig fritt, och som inte kan användas till möblering, bör uteslutas.

7. Kojor bör inte vara placerade mer än två i höjd, och om de placeras längs fartygssidan bör inte våningskojor användas när en sidolaterna befinner sig ovanför en koj.

8. Den undre kjojen i en våningskoj bör inte vara placerad lägre än 30 centimeter ovanför golvytan; den övre kjojen bör vara placerad ungefär halvvägs mellan den undre kjojens botten och den undre sidan av takets spant.

9. Sovplatsens ram och dess slingerbräda, om sådan finns, bör vara av godkänt

hard, smooth, and not likely to corrode or to harbour vermin.

10. If tubular frames are used for the construction of berths, they should be completely sealed and without perforations which would give access to vermin.

11. Each berth should be fitted with a comfortable mattress with cushioning bottom or a combined cushioning mattress, including a spring bottom or a spring mattress. The mattress and cushioning material used should be made of approved material. Stuffing of material likely to harbour vermin should not be used.

12. When one berth is placed over another, a dust-proof bottom should be fitted beneath the bottom mattress or spring bottom of the upper berth.

13. The furniture should be of smooth, hard material not liable to warp or corrode.

14. Sleeping rooms should be fitted with curtains or equivalent for the sidelights.

15. Sleeping rooms should be fitted with a mirror, small cabinets for toilet requisites, a book rack and a sufficient number of coat hooks.

Guideline B3.1.6 – Mess rooms

1. Mess room facilities may be either common or separate. The decision in this respect should be taken after consultation with seafarers' and shipowners' representatives and subject to the approval of the competent authority. Account should be taken of factors such as the size of the ship and the distinctive cultural, religious and social needs of the seafarers.

2. Where separate mess room facilities are to be provided to seafarers, then separate mess rooms should be provided for:

(a) master and officers; and

(b) petty officers and other seafarers.

material, som är hårt, slätt och inte kan förväntas korrodera eller bli tillhåll för ohyra.

10. Är ramen tillverkad av rör, bör dessa vara fullständigt tillslutna och inte vara försedda med perforering, genom vilken ohyra kan komma in.

11. Varje koj bör vara försedd med en bekväm madrass med stoppad botten eller en kombinerad stoppad madrass och en fjädrande botten eller resår madrass. Materialet till madrasser och stoppning bör vara godkänt. Stoppning av material som kan bli tillhåll för ohyra bör inte användas.

12. Är en koj placerad över en annan koj bör en dammtät botten finnas under överkojens madrass eller fjäderbotten.

13. Möbler bör vara av slätt och hårt material som inte kan förväntas slå sig eller korrodera.

14. Sovrum bör vara försedda med gardiner eller liknande framför fönster.

15. Sovrum bör vara försedda med en spegel, badrumsskåp för toalettartiklar, en bokhylla och ett tillräckligt antal klädkrokar.

Anvisning B3.1.6 – Mässar

1. Mässar kan vara gemensamma eller separata. Beslut om detta bör tas efter samråd med representanter för redare och sjömän och efter godkännande av den behöriga myndigheten. Hänsyn bör tas till faktorer som fartygets storlek och sjömännens specifika kulturella, religiösa och sociala behov.

2. När sjömännen skall ha separata mässar bör det finnas mässar för

(a) befälhavare och befäl, och

(b) förmän och övriga sjömän.

3. On ships other than passenger ships, the floor area of mess rooms for seafarers should be not less than 1.5 square metres per person of the planned seating capacity.

4. In all ships, mess rooms should be equipped with tables and appropriate seats, fixed or movable, sufficient to accommodate the greatest number of seafarers likely to use them at any one time.

5. There should be available at all times when seafarers are on board:

(a) a refrigerator, which should be conveniently situated and of sufficient capacity for the number of persons using the mess room or mess rooms;

(b) facilities for hot beverages; and

(c) cool water facilities.

6. Where available pantries are not accessible to mess rooms, adequate lockers for mess utensils and proper facilities for washing utensils should be provided.

7. The tops of tables and seats should be of damp-resistant material.

Guideline B3.1.7 – Sanitary accommodation

1. Washbasins and tub baths should be of adequate size and constructed of approved material with a smooth surface not liable to crack, flake or corrode.

2. All toilets should be of an approved pattern and provided with an ample flush of water or with some other suitable flushing means, such as air, which are available at all times and independently controllable.

3. Sanitary accommodation intended for the use of more than one person should comply with the following:

(a) floors should be of approved durable material, impervious to damp, and should be properly drained;

(b) bulkheads should be of steel or other

3. På fartyg som inte är passagerarfartyg bör golvytan i mässar för sjömännen vara minst 1,5 m² per person multiplicerat med det planerade antalet sittplatser.

4. På alla fartyg bör mässar vara försedda med bord och lämpliga sittplatser, fasta eller flyttbara, i tillräckligt antal för att kunna hysa det största antal personer som kan förväntas använda dem samtidigt.

5. När sjömän är ombord bör det alltid finnas

(a) ett kylskåp, som bör vara lämpligt placerat och ha tillräcklig kapacitet för det antal personer som använder mässen eller mässarna,

(b) utrustning för varma drycker, och

(c) utrustning för kylt vatten.

6. När tillgängliga pentryn inte kan nås från mässar, bör lämpliga skåp för förvaring av mäsredskep samt lämpliga inrättningar för disk finnas att tillgå.

7. Den övre ytan på bord och sittplatser bör vara av fukttåligt material.

Anvisning B3.1.7 – Hygienutrymmen

1. Tvättställ och badkar bör vara tillräckligt stora och tillverkade av godkänt material med en slät yta som inte kan förväntas spricka, flagna eller korrodera.

2. Alla toaletter bör vara av godkänd typ med riklig spolning med vatten eller annat lämpligt spolmedium, exempelvis tryckluft, som alltid är i drift och kan regleras separat för varje toalett.

3. Hygienutrymmen som är avsedda för mer än en person bör uppfylla följande krav:

(a) durkar bör vara av godkänt och slitstarkt material, fukttåliga och väl dränerade,

(b) skott bör vara av stål eller annat godkänt

approved material and should be watertight up to at least 23 centimetres above the level of the deck;

(c) the accommodation should be sufficiently lit, heated and ventilated;

(d) toilets should be situated convenient to, but separate from, sleeping rooms and wash rooms, without direct access from the sleeping rooms or from a passage between sleeping rooms and toilets to which there is no other access; this requirement does not apply where a toilet is located in a compartment between two sleeping rooms having a total of not more than four seafarers; and

(e) where there is more than one toilet in a compartment, they should be sufficiently screened to ensure privacy.

4. The laundry facilities provided for seafarers' use should include:

(a) washing machines;

(b) drying machines or adequately heated and ventilated drying rooms; and

(c) irons and ironing boards or their equivalent.

Guideline B3.1.8 – Hospital accommodation

1. The hospital accommodation should be designed so as to facilitate consultation and the giving of medical first aid and to help prevent the spread of infectious diseases.

2. The arrangement of the entrance, berths, lighting, ventilation, heating and water supply should be designed to ensure the comfort and facilitate the treatment of the occupants.

3. The number of hospital berths required should be prescribed by the competent authority.

4. Sanitary accommodation should be provided for the exclusive use of the occupants of the hospital accommodation, either as part of the accommodation or in

material och bör vara vattentäta upp till minst 23 cm över durken,

(c) bostäderna bör ha tillräcklig belysning, uppvärmning och ventilation,

(d) toaletterum bör vara bekvämt belägna i förhållande till sovrum och tvätttrum, men avskilda från dessa, utan direkt ingång från sovrum eller från korridor mellan sovrum och toaletterum till vilka det inte finns någon ingång från annat håll; detta krav gäller dock inte toaletterum beläget mellan två sovrum i vilka sammanlagt högst fyra personer är inhysta, och

(e) om det finns mer än en toalett i en avdelning bör de vara tillräckligt avskärmade från varandra för att garantera ostördhet.

4. I tvättinrättningar för sjömän bör bland annat finnas:

(a) tvättmaskiner,

(b) torktumlare eller tillräckligt uppvärmda och ventilerade torkrum, och

(c) strykjärn och strykbord eller motsvarande.

Anvisning B3.1.8 – Sjukvårdsutrymmen

1. Sjukvårdsutrymmet bör vara utformat på sådant sätt att det underlättar konsultationer och lämnande av medicinsk första hjälp och bidrar till att förhindra spridning av smittsamma sjukdomar.

2. Ingången, vårdplatserna, belysningen, ventilationen, uppvärmningen och vattenförsörjningen bör ha sådan utformning att patienternas bekvämlighet tillgodoses och deras behandling underlättas.

3. Den behöriga myndigheten bör föreskriva antalet erforderliga vårdplatser.

4. Hygienutrymmen bör finnas för att användas enbart av patienter som är intagna i sjukvårdsutrymmet, antingen som en del av detta eller i dess omedelbara närhet. Sådana

close proximity thereto. Such sanitary accommodation should comprise a minimum of one toilet, one washbasin and one tub or shower.

Guideline B3.1.9 – Other facilities

1. Where separate facilities for engine department personnel to change their clothes are provided, they should be:

- (a) located outside the machinery space but with easy access to it; and
- (b) fitted with individual clothes lockers as well as with tubs or showers or both and washbasins having hot and cold running fresh water.

Guideline B3.1.10 – Bedding, mess utensils and miscellaneous provisions

1. Each Member should consider applying the following principles:

- (a) clean bedding and mess utensils should be supplied by the shipowner to all seafarers for use on board during service on the ship, and such seafarers should be responsible for their return at times specified by the master and on completion of service in the ship;
- (b) bedding should be of good quality, and plates, cups and other mess utensils should be of approved material which can be easily cleaned; and
- (c) towels, soap and toilet paper for all seafarers should be provided by the shipowner.

Guideline B3.1.11 – Recreational facilities, mail and ship visit arrangements

1. Recreational facilities and services should be reviewed frequently to ensure that they are appropriate in the light of changes in the needs of seafarers resulting from technical, operational and other developments in the shipping industry.
2. Furnishings for recreational facilities should as a minimum include a bookcase and facilities for reading, writing and, where

hygienutrymmen bör omfatta minst en toalett, ett tvättställ och ett badkar eller en dusch.

Anvisning B3.1.9 – Andra utrymmen

1. När maskinavdelningens personal har separata utrymmen för klädbyte, bör dessa vara:

- (a) belägna utanför maskinrumsområdet men lätt åtkomliga från detta, och
- (b) försedda med personliga klädkåp och badkar och/eller dusch och tvättställ med rinnande varmt och kallt färskvatten.

Anvisning B3.1.10 – Sängutrustning, mässredskap och diverse bestämmelser

1. Varje medlemsstat bör överväga att tillämpa följande principer:

- (a) redaren bör tillhandahålla rena sängkläder och mässredskap för sjömännens bruk vid tjänstgöring ombord, och sjömännen bör ansvara för att de återlämnas vid tidpunkter som befälhavaren anger och när tjänstgöringen ombord avslutas,
- (b) sängkläder bör vara av god kvalitet, och tallrikar, koppar och andra mässredskap bör vara av godkänt material och lätta att hålla rena, och
- (c) redaren bör tillhandahålla alla sjömän, handdukar, tvål och toalettpapper.

Anvisning B3.1.11 – Rekreativmöjligheter, post och besök ombord

1. Rekreativmöjligheter och tjänster bör tas upp till granskning ofta för att säkerställa att de är lämpliga med hänsyn till förändringar i sjömännens behov beroende på teknisk, operativ och annan utveckling inom sjöfartsnäringen.
2. Möbler och inventarier i rekreativutrymmen bör minst bestå av en bokhylla och möjligheter till läsning, skrivning och,

practicable, games.

om möjligt, spel.

3. In connection with the planning of recreation facilities, the competent authority should give consideration to the provision of a canteen.

3. När rekreationsmöjligheter planeras, bör den behöriga myndigheten överväga att inrätta en servering/samlingslokal.

4. Consideration should also be given to including the following facilities at no cost to the seafarer, where practicable:

4. Det bör också övervägas att om möjligt utan kostnad för sjömännen inrätta följande:

(a) a smoking room;

(a) rökrum,

(b) television viewing and the reception of radio broadcasts;

(b) TV-tittande och mottagning av radiosändningar,

(c) showing of films, the stock of which should be adequate for the duration of the voyage and, where necessary, changed at reasonable intervals;

(c) filmföreläsning med tillräckligt urval för hela resans varaktighet och, vid behov, utbyte med rimliga intervall,

(d) sports equipment including exercise equipment, table games and deck games;

(d) sportutrustning, som motionsredskap, bords- och däcksspel,

(e) where possible, facilities for swimming;

(e) om möjligt, simbassäng,

(f) a library containing vocational and other books, the stock of which should be adequate for the duration of the voyage and changed at reasonable intervals;

(f) ett bibliotek av facklitteratur och annan litteratur med tillräckligt urval för hela resans varaktighet och utbyte med rimliga intervall,

(g) facilities for recreational handicrafts;

(g) möjligheter till hantverk på fritiden,

(h) electronic equipment such as a radio, television, video recorders, DVD/CD player, personal computer and software and cassette recorder/player;

(h) elektronisk utrustning som radio, TV, videospelare, DVD/CD-spelare, dator med programvara och kassettspelare med upp- och inspelningsfunktion,

(i) where appropriate, the provision of bars on board for seafarers unless these are contrary to national, religious or social customs; and

(i) där så är lämpligt, tillhandahållande av bar för sjömännen, såvida detta inte strider mot nationella, religiösa eller sociala sedvänjor, och

(j) reasonable access to ship-to-shore telephone communications, and email and Internet facilities, where available, with any charges for the use of these services being reasonable in amount.

(j) rimlig tillgång till telekommunikationer mellan fartyg och land samt e-post och Internetuppkoppling när sådan finns tillgänglig, varvid eventuella användaravgifter bör vara rimliga.

5. Every effort should be given to ensuring that the forwarding of seafarers' mail is as reliable and expeditious as possible. Efforts should also be considered for avoiding seafarers being required to pay additional

5. Det bör eftersträvas att sjömannens post befordras så tillförlitligt och snabbt som möjligt. Åtgärder bör också övervägas för att undvika att sjömännen måste betala tilläggsporto när post måste eftersändas på

postage when mail has to be readdressed owing to circumstances beyond their control.

6. Measures should be considered to ensure, subject to any applicable national or international laws or regulations, that whenever possible and reasonable seafarers are expeditiously granted permission to have their partners, relatives and friends as visitors on board their ship when in port. Such measures should meet any concerns for security clearances.

7. Consideration should be given to the possibility of allowing seafarers to be accompanied by their partners on occasional voyages where this is practicable and reasonable. Such partners should carry adequate insurance cover against accident and illness; the shipowners should give every assistance to the seafarer to effect such insurance.

Guideline B3.1.12 – Prevention of noise and vibration

1. Accommodation and recreational and catering facilities should be located as far as practicable from the engines, steering gear rooms, deck winches, ventilation, heating and air-conditioning equipment and other noisy machinery and apparatus.

2. Acoustic insulation or other appropriate sound-absorbing materials should be used in the construction and finishing of bulkheads, deckheads and decks within the sound-producing spaces as well as self-closing noise-isolating doors for machinery spaces.

3. Engine rooms and other machinery spaces should be provided, wherever practicable, with soundproof centralized control rooms for engine-room personnel. Working spaces, such as the machine shop, should be insulated, as far as practicable, from the general engine-room noise and measures should be taken to reduce noise in the operation of machinery.

4. The limits for noise levels for working and living spaces should be in conformity with the ILO international guidelines on

grund av omständigheter som den inte råder över.

6. Om inte annat följer av nationella eller internationella lagar eller förordningar bör sjömännen när det är rimligt och möjligt snabbt kunna få tillåtelse att ta emot sina partners, släktingar och vänner ombord som besökare när fartyget ligger i hamn. Besöken bör uppfylla eventuella säkerhetsbestämmelser.

7. Det bör övervägas om sjömännen kan tillåtas ha sina partners med på enstaka resor när det är möjligt och rimligt. Dessa partners bör vara tillräckligt försäkrade mot olyckor och sjukdomar, och redaren bör ge personalen det stöd som behövs för att teckna sådan försäkring.

Anvisning B3.1.12 – Förebyggande av buller och vibrationer

1. Bostäder och utrymmen för rekreation och förplägnad bör vara placerade så långt som möjligt från maskiner, styrmaskinrum, däcksvinschar och utrustning för ventilation, värme och luftkonditionering samt från andra bullrande maskiner och apparater.

2. Ljudisolering eller annat ljudabsorberande material bör användas vid byggnad och inredning av skott, tak och däck på bullriga platser och självstängande ljudisolerade dörrar i maskinutrymmen.

3. Maskinrum och andra maskinutrymmen bör om möjligt vara försedda med centraliserade ljudisolerade kontrollrum för maskinpersonalen. Arbetsområden, som maskinverkstaden, bör så långt möjligt vara isolerade från det allmänna maskinrumsbullret, och man bör sträva efter att minska bullret när maskinerna är i gång.

4. Gränser för bullernivåer i arbets- och bostadsutrymmen bör överensstämma med ILO:s internationella anvisningar om

exposure levels, including those in the ILO code of practice entitled Ambient factors in the workplace, 2001, and, where applicable, the specific protection recommended by the International Maritime Organization, and with any subsequent amending and supplementary instruments for acceptable noise levels on board ships. A copy of the applicable instruments in English or the working language of the ship should be carried on board and should be accessible to seafarers.

5. No accommodation or recreational or catering facilities should be exposed to excessive vibration.

Regulation

Regulation 3.2 – Food and catering

Purpose: To ensure that seafarers have access to good quality food and drinking water provided under regulated hygienic conditions

1. Each Member shall ensure that ships that fly its flag carry on board and serve food and drinking water of appropriate quality, nutritional value and quantity that adequately covers the requirements of the ship and takes into account the differing cultural and religious backgrounds.

2. Seafarers on board a ship shall be provided with food free of charge during the period of engagement.

3. Seafarers employed as ships' cooks with responsibility for food preparation must be trained and qualified for their position on board ship.

Standard

Standard A3.2 – Food and catering

1. Each Member shall adopt laws and regulations or other measures to provide minimum standards for the quantity and quality of food and drinking water and for the catering standards that apply to meals provided to seafarers on ships that fly its flag, and shall undertake educational

exponeringsnivåer, som de som finns i ILO code of practice under titeln Ambient factors in the workplace 2001 och, där så är tillämpligt, den speciella skyddsstandard som Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) rekommenderar, och med eventuella ändrings- och tilläggsdokument för acceptabla bullernivåer på fartyg. Exemplar av tillämpliga instrument på engelska eller på fartygets arbetsspråk bör medföras ombord och finnas tillgängliga för sjömännen.

5. Inga bostäder eller rekreations- eller förplägnadsutrymmen bör vara utsatta för onödigt starka vibrationer.

Regel

Regel 3.2 – Mat och förplägnad

Syfte: Att säkerställa att sjömän har tillgång till mat och dricksvatten av god kvalitet och som serveras under kontrollerade hygieniska förhållanden

1. Varje medlemsstat skall se till att fartyg som för dess flagg medför och serverar mat och dricksvatten av lämplig kvalitet, näringsvärde och kvantitet som är tillräcklig för fartygets behov och är anpassad till olika kulturella och religiösa bakgrunder.

2. Sjömännen ombord skall ha fri kost under sin tjänstgöringsperiod.

3. Sjömän som är anställda som fartygskockar med ansvar för matlagning skall vara utbildade och kvalificerade för sin befattning ombord på fartyg.

Standard

Standard A3.2 – Mat och förplägnad

1. Varje medlemsstat skall anta lagar och andra författningar för att fastställa miniminormer för kvantitet och kvalitet på mat och dricksvatten samt normer för måltider som tillhandahålls sjömän ombord på fartyg som för dess flagg, och skall åtaga sig att bedriva utbildning för att främja medvetenhet om

activities to promote awareness and implementation of the standards referred to in this paragraph.

2. Each Member shall ensure that ships that fly its flag meet the following minimum standards:

(a) food and drinking water supplies, having regard to the number of seafarers on board, their religious requirements and cultural practices as they pertain to food, and the duration and nature of the voyage, shall be suitable in respect of quantity, nutritional value, quality and variety;

(b) the organization and equipment of the catering department shall be such as to permit the provision to the seafarers of adequate, varied and nutritious meals prepared and served in hygienic conditions; and

(c) catering staff shall be properly trained or instructed for their positions.

3. Shipowners shall ensure that seafarers who are engaged as ships' cooks are trained, qualified and found competent for the position in accordance with requirements set out in the laws and regulations of the Member concerned.

4. The requirements under paragraph 3 of this Standard shall include a completion of a training course approved or recognized by the competent authority, which covers practical cookery, food and personal hygiene, food storage, stock control, and environmental protection and catering health and safety.

5. On ships operating with a prescribed manning of less than ten which, by virtue of the size of the crew or the trading pattern, may not be required by the competent authority to carry a fully qualified cook, anyone processing food in the galley shall be trained or instructed in areas including food and personal hygiene as well as handling and storage of food on board ship.

och genomförande av de normer som avses i denna punkt.

2. Varje medlemsstat skall se till att fartyg som för dess flagg uppfyller följande miniminormer:

(a) förråd av mat och dricksvatten skall ha lämplig kvantitet, näringsvärde, kvalitet och variation med hänsyn till besättningens storlek, religiösa och kulturella kostvanor samt resans art och varaktighet,

(b) ekonomiavdelningen skall vara organiserad och utrustad så att sjömännen kan få tillräckliga, varierade och näringsriktiga mål, tillagade och serverade under hygieniska förhållanden, och

(c) ekonomipersonalen skall vara väl utbildad eller instruerad för sina befattningar.

3. Redare skall se till att personer som är anställda som fartygskockar är utbildade, kvalificerade och befunnits kompetenta för sin befattning enligt den berörda medlemsstatens lagar och andra författningar.

4. De krav som ställs i punkt 3 i denna standard skall innefatta en genomgången utbildning som är godkänd eller erkänd av den behöriga myndigheten och omfattar praktisk matlagning, livsmedels- och personlig hygien, förvaring av livsmedel, lagerkontroll, miljöskydd och hälsa och säkerhet vid servering av mat.

5. För fartyg som framförs med en föreskriven besättning om mindre än tio och som den behöriga myndigheten utifrån besättningsstorleken eller verksamhetsområdet inte kan ålägga att ha en fullt kvalificerad kock ombord, gäller att alla som hanterar livsmedel i köket skall vara utbildade eller instruerade på områden som innefattar livsmedels- och personlig hygien och handhavande och förvaring av livsmedel ombord på fartyg.

6. In circumstances of exceptional necessity, the competent authority may issue a dispensation permitting a non-fully qualified cook to serve in a specified ship for a specified limited period, until the next convenient port of call or for a period not exceeding one month, provided that the person to whom the dispensation is issued is trained or instructed in areas including food and personal hygiene as well as handling and storage of food on board ship.

7. In accordance with the ongoing compliance procedures under Title 5, the competent authority shall require that frequent documented inspections be carried out on board ships, by or under the authority of the master, with respect to:

(a) supplies of food and drinking water;

(b) all spaces and equipment used for the storage and handling of food and drinking water; and

(c) galley and other equipment for the preparation and service of meals.

8. No seafarer under the age of 18 shall be employed or engaged or work as a ship's cook.

Guideline

Guideline B3.2 – Food and catering

Guideline B3.2.1 – Inspection, education, research and publication

1. The competent authority should, in cooperation with other relevant agencies and organizations, collect up-to-date information on nutrition and on methods of purchasing, storing, preserving, cooking and serving food, with special reference to the requirements of catering on board a ship. This information should be made available, free of charge or at reasonable cost, to manufacturers of and traders in ships' food supplies and equipment, masters, stewards and cooks, and to shipowners' and seafarers' organizations concerned. Appropriate forms of publicity, such as manuals, brochures,

6. I yttersta nödfall kan den behöriga myndigheten medge dispens från gällande krav och tillåta en inte helt kvalificerad kock att tjänstgöra på ett visst fartyg under en begränsad tid, till nästa lämpliga angöringshamn eller under högst en månad, under förutsättning att den person dispensen avser är utbildad eller instruerad inom områden som innefattar livsmedel och personlig hygien samt handhavande och förvaring av livsmedel ombord på fartyg.

7. I överensstämmelse med förfarandena för fortlöpande uppfyllelse med hänvisning till kapitel 5 skall den behöriga myndigheten kräva att täta, dokumenterade inspektioner utförs ombord på fartyget, av eller under tillsyn av befälhavaren, med avseende på:

(a) förråd av livsmedel och dricksvatten;

(b) alla utrymmen och all utrustning för förvaring och hantering av livsmedel och dricksvatten, och

(c) köksutrustning och annan utrustning för tillagning och servering av måltider.

8. Ingen sjöman som inte fyllt 18 år får vara anställd, sysselsatt eller arbeta som fartygskock.

Anvisning

Anvisning B3.2 – Mat och förplägnad

Anvisning B3.2.1 – Inspektion, utbildning, forskning och publicering

1. Den behöriga myndigheten bör i samarbete med andra relevanta instanser och organisationer samla in aktuell information om näringslära och metoder för inköp, förvaring, konservering, beredning och servering av livsmedel med särskild hänsyn till kraven på förplägnad ombord på fartyg. Informationen bör, gratis eller till en rimlig kostnad, ställas till förfogande för tillverkare och handel i sektorerna för proviantering och utrustning, befälhavare, intendent och kockar, och för berörda redar- och sjöfolksorganisationer. Lämpliga publikationsformer, som handböcker, broschyrer,

posters, charts or advertisements in trade journals, should be used for this purpose.

2. The competent authority should issue recommendations to avoid wastage of food, facilitate the maintenance of a proper standard of hygiene, and ensure the maximum practicable convenience in working arrangements.

3. The competent authority should work with relevant agencies and organizations to develop educational materials and on-board information concerning methods of ensuring proper food supply and catering services.

4. The competent authority should work in close cooperation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned and with national or local authorities dealing with questions of food and health, and may where necessary utilize the services of such authorities.

Guideline B3.2.2 – Ships' cooks

1. Seafarers should only be qualified as ships' cooks if they have:

(a) served at sea for a minimum period to be prescribed by the competent authority, which could be varied to take into account existing relevant qualifications or experience;

(b) passed an examination prescribed by the competent authority or passed an equivalent examination at an approved training course for cooks.

2. The prescribed examination may be conducted and certificates granted either directly by the competent authority or, subject to its control, by an approved school for the training of cooks.

3. The competent authority should provide for the recognition, where appropriate, of certificates of qualification as ships' cooks issued by other Members, which have ratified this Convention or the Certification of Ships' Cooks Convention, 1946 (No. 69), or other approved body.

affischer, planscher eller annonser i facktidsskrifter bör användas för detta ändamål.

2. Den behöriga myndigheten bör utfärda rekommendationer om hur man undviker svinn av livsmedel, håller en god hygienisk standard och skapar smidigast möjliga arbetsordning.

3. Den behöriga myndigheten bör samarbeta med relevanta instanser och organisationer för att utarbeta utbildnings- och informationsmateriel att användas ombord om god livsmedelsförsörjning och förplägnadstjänster på fartyg.

4. Den behöriga myndigheten bör ha ett nära samarbete med berörda redar- och sjöfolksorganisationer och med nationella eller lokala myndigheter som handlägger frågor om livsmedel och hälsa, och kan vid behov använda sig av sådana myndigheters tjänster.

Anvisning B3.2.2 – Fartygskockar

1. Sjömän bör vara behöriga till tjänst som fartygskockar endast om de har:

(a) tjänstgjort till sjöss under minst den tid som den behöriga myndigheten föreskriver och som kan variera med hänsyn till relevanta kvalifikationer eller erfarenhet,

(b) avlagt examen som den behöriga myndigheten föreskrivit, eller avlagt en likvärdig examen vid en godkänd utbildning för kockar.

2. Den föreskrivna examen kan förrättas och certifikat utfärdas antingen direkt av den behöriga myndigheten eller, under dess tillsyn, vid en godkänd utbildning för kockar.

3. Den behöriga myndigheten bör i tillämpliga fall föreskriva att certifikat som fartygskock, utfärdat av annan medlemsstat som har ratificerat denna konvention eller 1946 års konvention (nr 69) om behörighetsbevis för skeppskockar eller av annat godkänt organ, skall erkännas.

Title 4. Health Protection, Medical Care, Welfare and Social Security Protection

Kapitel 4. Hälso- och sjukvård, välfärd och social trygghet

Regulation

Regel

Regulation 4.1 – Medical care on board ship and ashore

Regel 4.1 – Sjukvård ombord och i land

Purpose: To protect the health of seafarers and ensure their prompt access to medical care on board ship and ashore

Syfte: Att skydda sjömännens hälsa och tillförsäkra dem snabb tillgång till sjukvård ombord och i land

1. Each Member shall ensure that all seafarers on ships that fly its flag are covered by adequate measures for the protection of their health and that they have access to prompt and adequate medical care whilst working on board.

1. Varje medlemsstat skall se till att alla sjömän på fartyg som för dess flagg omfattas av fullgoda hälsoskyddsåtgärder och har snabb tillgång till god sjukvård när de tjänstgör ombord.

2. The protection and care under paragraph 1 of this Regulation shall, in principle, be provided at no cost to the seafarers.

2. Personalen skall i princip ha kostnadsfri tillgång till hälso- och sjukvård enligt punkt 1 i denna regel.

3. Each Member shall ensure that seafarers on board ships in its territory who are in need of immediate medical care are given access to the Member's medical facilities on shore.

3. Varje medlemsstat skall se till att sjömän ombord på fartyg inom dess territorium som behöver omedelbar sjukvård ges tillgång till medlemsstatens sjukvårdsresurser i land.

4. The requirements for on-board health protection and medical care set out in the Code include standards for measures aimed at providing seafarers with health protection and medical care as comparable as possible to that which is generally available to workers ashore.

4. De krav på hälso- och sjukvård ombord som fastställs i koden innefattar standarder för åtgärder som syftar till att ge sjömännen en hälso- och sjukvård som så långt möjligt är jämförbar med den vård som allmänt finns att tillgå för landbaserad personal.

Standard

Standard

Standard A4.1 – Medical care on board ship and ashore

Standard A4.1 – Sjukvård ombord och i land

1. Each Member shall ensure that measures providing for health protection and medical care, including essential dental care, for seafarers working on board a ship that flies its flag are adopted which:

1. Varje medlemsstat skall se till att sjömän som arbetar ombord på ett fartyg som för dess flagg har tillgång till hälso- och sjukvård, inklusive akut tandvård, som:

(a) ensure the application to seafarers of any general provisions on occupational health protection and medical care relevant to their duties, as well as of special provisions specific to work on board ship;

(a) säkerställer att allmänna bestämmelser om hälso- och sjukvård i arbetet som rör deras tjänstgöring, samt särskilda bestämmelser som är specifika för fartygstjänsten, tillämpas på sjömän,

(b) ensure that seafarers are given health protection and medical care as comparable as possible to that which is generally available to workers ashore, including prompt access to the necessary medicines, medical equipment and facilities for diagnosis and treatment and to medical information and expertise;

(c) give seafarers the right to visit a qualified medical doctor or dentist without delay in ports of call, where practicable;

(d) ensure that, to the extent consistent with the Member's national law and practice, medical care and health protection services while a seafarer is on board ship or landed in a foreign port are provided free of charge to seafarers; and

(e) are not limited to treatment of sick or injured seafarers but include measures of a preventive character such as health promotion and health education programmes.

2. The competent authority shall adopt a standard medical report form for use by the ships' masters and relevant onshore and on-board medical personnel. The form, when completed, and its contents shall be kept confidential and shall only be used to facilitate the treatment of seafarers.

3. Each Member shall adopt laws and regulations establishing requirements for on-board hospital and medical care facilities and equipment and training on ships that fly its flag.

4. National laws and regulations shall as a minimum provide for the following requirements:

(a) all ships shall carry a medicine chest, medical equipment and a medical guide, the specifics of which shall be prescribed and subject to regular inspection by the competent authority; the national requirements shall take into account the type of ship, the number of persons on board and the nature, destination and

(b) säkerställer att sjömännen ges hälso- och sjukvård som i största möjliga utsträckning är jämförbar med det skydd och den vård som vanligen finns att tillgå för landbaserad personal, inklusive snabb tillgång till nödvändiga mediciner, medicinsk utrustning och resurser för diagnos och behandling, samt till medicinsk information och medicinska specialister,

(c) tillförsäkrar sjöman rätt att, där så är möjligt, utan dröjsmål söka en kvalificerad läkare eller tandläkare i hamnar som fartyget anlöper,

(d) säkerställer att sjöman får kostnadsfri tillgång till hälso- och sjukvård medan den tjänstgör ombord eller i land i främmande hamn, i den mån detta är förenligt med medlemsstatens nationella lagstiftning och praxis, och

(e) inte är begränsad till behandling av sjuka eller skadade sjöman utan också omfattar förebyggande åtgärder som program för främjande av hälsa och utbildning i hälsofrågor.

2. Den behöriga myndigheten skall införa ett standardiserat rapportformulär att användas av befälhavaren och sjukvårdspersonal i land och ombord. Rapportformuläret och dess innehåll skall behandlas konfidentiellt och får inte användas för annat ändamål än att underlätta behandlingen av sjöman.

3. Varje medlemsstat skall anta lagar och andra författningar som fastställer krav på utrymmen och utrustning för sjukvård ombord samt utrustning och utbildning på fartyg som för dess flagg.

4. Nationella lagar och andra författningar skall minst föreskriva följande:

(a) alla fartyg skall medföra ett fartygsapotek, medicinsk utrustning och en medicinsk handbok, vars innehåll skall föreskrivas och regelmässigt inspekteras av den behöriga myndigheten; de nationella kraven skall utformas med hänsyn till fartygstyp och antal personer ombord och till resans art, destination och varaktighet

duration of voyages and relevant national and international recommended medical standards;

(b) ships carrying 100 or more persons and ordinarily engaged on international voyages of more than three days' duration shall carry a qualified medical doctor who is responsible for providing medical care; national laws or regulations shall also specify which other ships shall be required to carry a medical doctor, taking into account, inter alia, such factors as the duration, nature and conditions of the voyage and the number of seafarers on board;

(c) ships which do not carry a medical doctor shall be required to have either at least one seafarer on board who is in charge of medical care and administering medicine as part of their regular duties or at least one seafarer on board competent to provide medical first aid; persons in charge of medical care on board who are not medical doctors shall have satisfactorily completed training in medical care that meets the requirements of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended (STCW); seafarers designated to provide medical first aid shall have satisfactorily completed training in medical first aid that meets the requirements of STCW; national laws or regulations shall specify the level of approved training required taking into account, inter alia, such factors as the duration, nature and conditions of the voyage and the number of seafarers on board; and

(d) the competent authority shall ensure by a prearranged system that medical advice by radio or satellite communication to ships at sea, including specialist advice, is available 24 hours a day; medical advice, including the onward transmission of medical messages by radio or satellite communication between a ship and those ashore giving the advice, shall be available free of charge to all ships irrespective of the flag that they fly.

samt till relevanta nationella och internationella rekommenderade medicinska normer,

(b) fartyg med minst 100 personer ombord som vanligen används i internationell sjöfart av mer än tre dygns varaktighet skall ha en kvalificerad läkare med ansvar för sjukvården; nationella lagar och andra författningar skall också föreskriva vilka andra fartyg som skall ha läkare, med beaktande av bland annat faktorer som resans varaktighet, art och villkor samt besättningens storlek,

(c) fartyg som inte har läkare ombord skall ha antingen minst en sjöman ombord som ansvarar för sjukvård och utdelning av läkemedel som en del av sina reguljära arbetsuppgifter, eller minst en person som är kompetent att tillhandahålla medicinsk första hjälp; personer med ansvar för sjukvård ombord som inte är läkare skall på ett nöjaktigt sätt ha genomgått sjukvårdsutbildning som uppfyller kraven i 1978 års internationella konvention om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakt-hållning, med ändringar ("STCW"); sjömän som är utsedda att tillhandahålla medicinsk första hjälp skall på ett nöjaktigt sätt ha genomgått utbildning i medicinsk första hjälp som uppfyller kraven i STCW; nationella lagar och andra författningar skall fastställa vilken nivå som krävs på den godkända utbildningen, varvid hänsyn skall tas till bland annat resans varaktighet, art och omständigheter och besättningens storlek, och

(d) den behöriga myndigheten skall enligt ett i förväg inrättat system se till att medicinsk rådgivning, inklusive specialistrådgivning, är tillgänglig dygnet runt via radio- eller satellitkommunikation med fartyg till sjöss; medicinsk rådgivning, inklusive vidarebefordran av medicinska meddelanden via radio eller satellit mellan ett fartyg och personer i land som ger råden skall vara tillgänglig avgiftsfritt för alla fartyg, oavsett vilken flagg de för.

Guideline

Anvisning

Guideline B4.1 – Medical care on board ship and ashore

Anvisning B4.1 – Sjukvård ombord och i land

Guideline B4.1.1 – Provision of medical care

Anvisning B4.1.1 – Tillhandabållande av sjukvård

1. When determining the level of medical training to be provided on board ships that are not required to carry a medical doctor, the competent authority should require that:

1. När den behöriga myndigheten bestämmer vilken medicinsk kompetens som skall finnas ombord på fartyg som inte är ålagda att medföra läkare, bör den kräva att:

(a) ships which ordinarily are capable of reaching qualified medical care and medical facilities within eight hours should have at least one designated seafarer with the approved medical first-aid training required by STCW which will enable such persons to take immediate, effective action in case of accidents or illnesses likely to occur on board a ship and to make use of medical advice by radio or satellite communication; and

(a) fartyg som vanligen kan nå fram till kvalificerad sjukvård och sjukvårdsinrättningar inom åtta timmar bör ha minst en sjöman med sådan godkänd utbildning i medicinsk första hjälp enligt kraven i STCW att personen kan vidta omedelbara, effektiva åtgärder i händelse av sådana olyckor eller sjukdomar som kan förväntas inträffa ombord på ett fartyg och kan använda sig av medicinsk rådgivning via radio- eller satellitkommunikation, och

(b) all other ships should have at least one designated seafarer with approved training in medical care required by STCW, including practical training and training in life-saving techniques such as intravenous therapy, which will enable the persons concerned to participate effectively in coordinated schemes for medical assistance to ships at sea, and to provide the sick or injured with a satisfactory standard of medical care during the period they are likely to remain on board.

(b) alla andra fartyg bör ha utsett minst en sjöman med godkänd utbildning i sjukvård enligt kraven i STCW, inklusive praktisk utbildning och utbildning i livräddningsteknik som exempelvis intravenös behandling, så att berörda personer kan delta effektivt i samordnade program för medicinskt bistånd till fartyg till sjöss och ge de sjuka eller skadade vård av tillräcklig standard under den tid dessa kan förväntas vara kvar ombord.

2. The training referred to in paragraph 1 of this Guideline should be based on the contents of the most recent editions of the International Medical Guide for Ships, the Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods, the Document for Guidance - An International Maritime Training Guide, and the medical section of the International Code of Signals as well as similar national guides.

2. Den utbildning som nämns i punkt 1 i denna anvisning bör baseras på innehållet i den senaste upplagan av International Medical Guide for Ships, Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods, Document for Guidance - An International Maritime Training Guide, det medicinska avsnittet i International Code of Signals och liknande nationella anvisningar.

3. Persons referred to in paragraph 1 of this Guideline and such other seafarers as may be required by the competent authority should undergo, at approximately five-year intervals, refresher courses to enable them

3. De personer som avses i punkt 1 i denna anvisning och andra sjömän som den behöriga myndigheten kan kräva det av, bör med cirka fem års intervall genomgå fortbildningskurser för att kunna

to maintain and increase their knowledge and skills and to keep up-to-date with new developments.

4. The medicine chest and its contents, as well as the medical equipment and medical guide carried on board, should be properly maintained and inspected at regular intervals, not exceeding 12 months, by responsible persons designated by the competent authority, who should ensure that the labelling, expiry dates and conditions of storage of all medicines and directions for their use are checked and all equipment functioning as required. In adopting or reviewing the ship's medical guide used nationally, and in determining the contents of the medicine chest and medical equipment, the competent authority should take into account international recommendations in this field, including the latest edition of the International Medical Guide for Ships, and other guides mentioned in paragraph 2 of this Guideline.

5. Where a cargo which is classified dangerous has not been included in the most recent edition of the Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods, the necessary information on the nature of the substances, the risks involved, the necessary personal protective devices, the relevant medical procedures and specific antidotes should be made available to the seafarers. Such specific antidotes and personal protective devices should be on board whenever dangerous goods are carried. This information should be integrated with the ship's policies and programmes on occupational safety and health described in Regulation 4.3 and related Code provisions.

6. All ships should carry a complete and up-to-date list of radio stations through which medical advice can be obtained; and, if equipped with a system of satellite communication, carry an up-to-date and complete list of coast earth stations through which medical advice can be obtained. Seafarers with responsibility for medical care or medical first aid on board should be instructed in the use of the ship's medical guide and the medical section of the most

upprätthålla och förbättra sina kunskaper och sina färdigheter och hålla sig à jour med utvecklingen.

4. Fartygsapoteket och dess innehåll, den medicinska utrustningen och den medicinska handbok som finns ombord bör hållas i gott skick och inspekteras med jämna intervall, som inte överstiger 12 månader, av ansvariga personer utsedda av den behöriga myndigheten, vilka bör se till att märkning, utgångsdatum och lagringsförhållanden för alla läkemedel samt bruksanvisningarna kontrolleras, och att all utrustning fungerar som den skall. Den behöriga myndigheten bör beakta internationella rekommendationer på området, bland annat den senaste upplagan av International Medical Guide for Ships och andra anvisningar som nämns i punkt 2 i denna anvisning, när den nationella medicinska handboken för bruk på fartyg godkänns eller ändras, och när innehållet i fartygsapoteket och den medicinska utrustningen beslutas.

5. När en last som är klassificerad som farlig inte finns med i den senaste utgåvan av Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods, bör nödvändig information om ämnens art, vilka risker de innebär, nödvändig personlig skyddsutrustning, relevanta medicinska procedurer och specifika motgifter ställas till sjömännens förfogande. Sådana specifika motgifter och personlig skyddsutrustning bör alltid finnas ombord när farlig last transporteras. Denna information bör ingå i fartygets riktlinjer och program för hälsa och säkerhet på arbetsplatsen som beskrivs i regel 4.3 och därtill hörande kodbestämmelser.

6. Alla fartyg bör medföra en komplett och aktuell lista över radiostationer som förmedlar medicinska råd och, om de är utrustade med satellitkommunikation, en aktuell och komplett lista över kustnära jordstationer genom vilka dessa råd kan erhållas. Sjömän med ansvar för sjukvård eller medicinsk första hjälp ombord bör ha fått instruktion om hur man använder fartygets medicinska handbok och det medicinska avsnittet i den senaste upplagan

recent edition of the International Code of Signals so as to enable them to understand the type of information needed by the advising doctor as well as the advice received.

Guideline B4.1.2 – Medical report form

1. The standard medical report form for seafarers required under Part A of this Code should be designed to facilitate the exchange of medical and related information concerning individual seafarers between ship and shore in cases of illness or injury.

Guideline B4.1.3 – Medical care ashore

1. Shore-based medical facilities for treating seafarers should be adequate for the purposes. The doctors, dentists and other medical personnel should be properly qualified.

2. Measures should be taken to ensure that seafarers have access when in port to:

(a) outpatient treatment for sickness and injury;

(b) hospitalization when necessary; and

(c) facilities for dental treatment, especially in cases of emergency.

3. Suitable measures should be taken to facilitate the treatment of seafarers suffering from disease. In particular, seafarers should be promptly admitted to clinics and hospitals ashore, without difficulty and irrespective of nationality or religious belief, and, whenever possible, arrangements should be made to ensure, when necessary, continuation of treatment to supplement the medical facilities available to them.

Guideline B4.1.4 – Medical assistance to other ships and international cooperation

1. Each Member should give due consideration to participating in international cooperation in the area of assistance, programmes and research in health protection and medical care. Such cooperation

av International Code of Signals för att kunna förstå både vilka upplysningar den rådgivande läkaren behöver och de råd som ges.

Anvisning B4.1.2 – Medicinskt rapportformulär

1. Det standardiserade medicinska rapportformulär för sjömän som krävs enligt del A i denna kod bör vara utformat så att det underlättar utbyte av medicinsk och relaterad information om enskilda sjömän mellan fartyg och land vid fall av sjukdom eller skada.

Anvisning B4.1.3 – Sjukvård i land

1. Landbaserade sjukvårdsinrättningar för vård av sjömän bör vara lämpliga för ändamålet. Läkare, tandläkare och annan medicinsk personal bör vara väl kvalificerad.

2. Sjömän som är i hamn bör ha tillgång till:

(a) öppenvårdsbehandling för sjukdom och skada,

(b) inläggning på sjukhus vid behov, och

(c) tandvård, särskilt i brådskande fall.

3. Lämpliga åtgärder bör vidtas för att främja behandling av sjömän som lider av sjukdom. Särskilt bör sjömän snabbt få tillträde till kliniker och sjukhus i land, utan svårigheter och oavsett nationalitet eller religion, och när så är möjligt bör vid behov fortsatt behandling ordnas för att komplettera den läkarvård den har tillgång till.

Anvisning B4.1.4 – Medicinskt bistånd till andra fartyg och internationellt samarbete

1. Varje medlemsstat bör överväga att delta i internationellt samarbete rörande bistånd, program och forskning om hälso- och sjukvård. Samarbete kan behövas för att:

might cover:

- (a) developing and coordinating search and rescue efforts and arranging prompt medical help and evacuation at sea for the seriously ill or injured on board a ship through such means as periodic ship position reporting systems, rescue coordination centres and emergency helicopter services, in conformity with the International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979, as amended, and the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual;
- (a) bygga ut och samordna sök- och räddningsinsatser och ordna snabb medicinsk hjälp och evakuering till sjöss av allvarligt sjuka eller skadade ombord på fartyg, bland annat genom system för periodisk rapportering av fartygs positioner, räddningscentraler och räddningshelikoptrar, i överensstämmelse med International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979 med ändringar, och International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR),
- (b) making optimum use of all ships carrying a doctor and stationing ships at sea which can provide hospital and rescue facilities;
- (b) optimalt utnyttja alla fartyg som har läkare ombord och stationera ut fartyg till sjöss som kan tillhandahålla sjukvårds- och räddningsresurser,
- (c) compiling and maintaining an international list of doctors and medical care facilities available worldwide to provide emergency medical care to seafarers;
- (c) sammanställa och underhålla en internationell lista över läkare och vårdresurser som är tillgängliga över hela världen för att tillhandahålla akutsjukvård för sjömän,
- (d) landing seafarers ashore for emergency treatment;
- (d) landsätta sjömän för akutvård,
- (e) repatriating seafarers hospitalized abroad as soon as practicable, in accordance with the medical advice of the doctors responsible for the case, which takes into account the seafarer's wishes and needs;
- (e) skicka hem sjömän som varit inlagda på sjukhus utomlands så snart det är praktiskt möjligt enligt råd från läkare som ansvarar för det aktuella fallet, varvid hänsyn skall tas till patientens önskemål och behov,
- (f) arranging personal assistance for seafarers during repatriation, in accordance with the medical advice of the doctors responsible for the case, which takes into account the seafarer's wishes and needs;
- (f) ge personligt stöd till sjömän under hemresan enligt råd från läkare som ansvarar för det aktuella fallet, varvid hänsyn skall tas till patientens önskemål och behov,
- (g) endeavouring to set up health centres for seafarers to:
- (g) inrätta hälsocentraler för sjömän för att:
- (i) conduct research on the health status, medical treatment and preventive health care of seafarers; and
- (i) bedriva forskning om hälsostatus, medicinsk behandling och förebyggande hälsovård för sjömän, och
- (ii) train medical and health service staff in maritime medicine;
- (ii) utbilda hälso- och sjukvårdspersonal i sjöfartsmedicin,
- (h) collecting and evaluating statistics concerning occupational accidents, diseases and fatalities of seafarers and integrating and harmonizing the statistics with any existing national system of statistics on occupational
- (h) samla in och utvärdera statistik över arbetsrelaterade olyckor, sjukdomar och dödsfall bland sjömän samt integrera och harmonisera statistiken med eventuellt befintliga nationella system för statistik över

accidents and diseases covering other categories of workers;

(i) organizing international exchanges of technical information, training material and personnel, as well as international training courses, seminars and working groups;

(j) providing all seafarers with special curative and preventive health and medical services in port, or making available to them general health, medical and rehabilitation services; and

(k) arranging for the repatriation of the bodies or ashes of deceased seafarers, in accordance with the wishes of the next of kin and as soon as practicable.

2. International cooperation in the field of health protection and medical care for seafarers should be based on bilateral or multilateral agreements or consultations among Members.

Guideline B4.1.5 – Dependants of seafarers

1. Each Member should adopt measures to secure proper and sufficient medical care for the dependants of seafarers domiciled in its territory pending the development of a medical care service which would include within its scope workers generally and their dependants where such services do not exist and should inform the International Labour Office concerning the measures taken for this purpose.

Regulation

Regulation 4.2 – Shipowners' liability

Purpose: To ensure that seafarers are protected from the financial consequences of sickness, injury or death occurring in connection with their employment

1. Each Member shall ensure that measures, in accordance with the Code, are in place on ships that fly its flag to provide seafarers employed on the ships with a right to material assistance and support from the shipowner with respect to the financial consequences of sickness, injury or death

olyckor och sjukdomar i arbetet där andra personalkategorier ingår,

(i) organisera internationellt utbyte av teknisk information, utbildningsmaterial och personal samt internationella kurser, seminarier och arbetsgrupper,

(j) försörja alla sjömän med särskilda kurativa behandlingar och förebyggande hälso- och sjukvård i hamn, eller allmän hälso- och sjukvård samt rehabilitering, och

(k) ordna hemsändning av avlidna sjömäns kroppar eller aska så snart det är praktiskt möjligt och i enlighet med de anhörigas önskemål.

2. Internationellt samarbete inom hälso- och sjukvård för sjömän bör baseras på bilaterala eller multilaterala överenskommelser eller konsultationer mellan medlemsstaterna.

Anvisning B4.1.5 – Sjömäns familjemedlemmar

1. Varje medlemsstat bör se till att familjemedlemmar till sjömän som är bosatta på dess territorium får en god och tillräcklig hälso- och sjukvård i avvaktan på att hälso- och sjukvård som omfattar även arbetstagare i allmänhet och deras familjemedlemmar byggs ut där sådana tjänster inte finns, och bör informera Internationella arbetsbyrån om de åtgärder som vidtas för detta ändamål.

Regel

Regel 4.2 – Redarens ansvar

Syfte: Att säkerställa att sjömän är skyddade mot ekonomiska konsekvenser av sjukdom, skada eller dödsfall som har samband med anställningen

1. Varje medlemsstat skall se till att sjömän som är anställda på fartyg som för dess flagg i enlighet med koden har rätt till materiellt bistånd och stöd från redaren för att avhjälpa de ekonomiska konsekvenserna av sjukdom, skada eller dödsfall som kan inträffa när de fullgör ett anställningsavtal

occurring while they are serving under a seafarers' employment agreement or arising from their employment under such agreement.

2. This Regulation does not affect any other legal remedies that a seafarer may seek.

Standard

Standard A4.2 – Shipowners' liability

1. Each Member shall adopt laws and regulations requiring that shipowners of ships that fly its flag are responsible for health protection and medical care of all seafarers working on board the ships in accordance with the following minimum standards:

(a) shipowners shall be liable to bear the costs for seafarers working on their ships in respect of sickness and injury of the seafarers occurring between the date of commencing duty and the date upon which they are deemed duly repatriated, or arising from their employment between those dates;

(b) shipowners shall provide financial security to assure compensation in the event of the death or long-term disability of seafarers due to an occupational injury, illness or hazard, as set out in national law, the seafarers' employment agreement or collective agreement;

(c) shipowners shall be liable to defray the expense of medical care, including medical treatment and the supply of the necessary medicines and therapeutic appliances, and board and lodging away from home until the sick or injured seafarer has recovered, or until the sickness or incapacity has been declared of a permanent character; and

(d) shipowners shall be liable to pay the cost of burial expenses in the case of death occurring on board or ashore during the period of engagement.

2. National laws or regulations may limit the liability of the shipowner to defray the

för sjömän eller till följd av anställning enligt ett sådant avtal.

2. Denna regel påverkar inte någon annan rättslig gottgörelse som sjömän kan söka.

Standard

Standard A4.2 – Redarens ansvar

1. Varje medlemsstat skall anta lagar och andra författningar som kräver att redare för fartyg som för dess flagg ansvarar för hälso- och sjukvård för alla sjömän som arbetar ombord på fartygen i enlighet med följande minimistandarder:

(a) redare skall svara för de kostnader som uppstår för sjömän som arbetar på deras fartyg till följd av sjukdom och skada från den dag tjänstgöringen påbörjas till den dag de anses vederbörligen hemsända, eller som härrör från deras anställning mellan dessa datum,

(b) redare skall tillhandahålla ekonomisk säkerhet för att trygga ersättning vid dödsfall eller långvarig invaliditet hos sjömän på grund av skada, sjukdom eller risk i arbetet enligt bestämmelser i nationell lag, sjömännens anställningsavtal eller kollektivavtal,

(c) redare skall svara för kostnader som uppstår för sjukvård, inklusive medicinsk behandling och tillhandahållande av nödvändiga läkemedel och medicinsk utrustning, samt kost och logi under bortovaro från hemmet, tills den sjuka eller skadade personen är helt återställd, eller tills sjukdomen eller arbetsoförmågan har förklarats vara bestående, och

(d) redare skall svara för begravningskostnaderna vid dödsfall ombord eller i land under anställningstiden.

2. Nationella lagar eller andra författningar kan begränsa redarens ansvar för att betala

expense of medical care and board and lodging to a period which shall not be less than 16 weeks from the day of the injury or the commencement of the sickness.

3. Where the sickness or injury results in incapacity for work the shipowner shall be liable:

(a) to pay full wages as long as the sick or injured seafarers remain on board or until the seafarers have been repatriated in accordance with this Convention; and

(b) to pay wages in whole or in part as prescribed by national laws or regulations or as provided for in collective agreements from the time when the seafarers are repatriated or landed until their recovery or, if earlier, until they are entitled to cash benefits under the legislation of the Member concerned.

4. National laws or regulations may limit the liability of the shipowner to pay wages in whole or in part in respect of a seafarer no longer on board to a period which shall not be less than 16 weeks from the day of the injury or the commencement of the sickness.

5. National laws or regulations may exclude the shipowner from liability in respect of:

(a) injury incurred otherwise than in the service of the ship;

(b) injury or sickness due to the wilful misconduct of the sick, injured or deceased seafarer; and

(c) sickness or infirmity intentionally concealed when the engagement is entered into.

6. National laws or regulations may exempt the shipowner from liability to defray the expense of medical care and board and lodging and burial expenses in so far as such liability is assumed by the public authorities.

7. Shipowners or their representatives shall take measures for safeguarding property left on board by sick, injured or deceased

kostnaderna för sjukvård, kost och logi till en period som inte får understiga 16 veckor från den dag skadan uppstod eller sjukdomen började.

3. När sjukdom eller skada leder till arbetsoförmåga skall redaren betala:

(a) full lön så länge den skadade eller sjuka personen är kvar ombord eller till dess den har rest hem enligt denna konvention, och

(b) full eller partiell lön enligt föreskrifterna i nationella lagar och andra författningar eller kollektivavtal från den tidpunkt personen reste hem eller sattes i land fram till tillfrisknandet eller till dess personen är berättigad till kontant ersättning enligt den berörda medlemsstatens lagstiftning, om detta inträffar tidigare.

4. Nationella lagar eller andra författningar kan begränsa redarens ansvar för att betala lön helt eller delvis för sjömän som inte längre är ombord till en tid som inte får understiga 16 veckor från den dag skadan uppstod eller sjukdomen började.

5. Nationella lagar eller andra författningar kan befria redaren från ansvar för:

(a) skada som uppstår på annat sätt än i fartygstjänsten,

(b) skada eller sjukdom som beror på grov försummelse från sjuk, skadad eller avliden sjömans sida, och

(c) sjukdom eller svaghet som avsiktligt hemlighålls när anställningen påbörjas.

6. Nationella lagar eller andra författningar kan befria redaren från ansvar för att betala sjukvård, kost och logi samt begravningskostnader i den utsträckning offentliga myndigheter påtar sig sådant ansvar.

7. Redare eller deras representanter skall skydda egendom som sjuk, skadad eller avliden sjöman lämnat efter sig ombord och

seafarers and for returning it to them or to their next of kin.

Guideline

Guideline B4.2 – Shipowners' liability

1. The payment of full wages required by Standard A4.2, paragraph 3(a), may be exclusive of bonuses.

2. National laws or regulations may provide that a shipowner shall cease to be liable to bear the costs of a sick or injured seafarer from the time at which that seafarer can claim medical benefits under a scheme of compulsory sickness insurance, compulsory accident insurance or workers' compensation for accidents.

3. National laws or regulations may provide that burial expenses paid by the shipowner shall be reimbursed by an insurance institution in cases in which funeral benefit is payable in respect of the deceased seafarer under laws or regulations relating to social insurance or workers' compensation.

Regulation

Regulation 4.3 – Health and safety protection and accident prevention

Purpose: To ensure that seafarers' work environment on board ships promotes occupational safety and health

1. Each Member shall ensure that seafarers on ships that fly its flag are provided with occupational health protection and live, work and train on board ship in a safe and hygienic environment.

2. Each Member shall develop and promulgate national guidelines for the management of occupational safety and health on board ships that fly its flag, after consultation with representative shipowners' and seafarers' organizations and taking into account applicable codes, guidelines and standards recommended by international organizations, national administrations and maritime industry organizations.

återlämna den till personalen eller dess anhöriga.

Anvisning

Anvisning B4.2 – Redarens ansvar

1. Vid betalning av full lön enligt standard A4.2 punkt 3 a får bonus uteslutas.

2. Nationella lagar eller andra författningar får föreskriva att en redare inte längre skall svara för kostnaderna för sjuk eller skadad sjöman från den tidpunkt då förmåner kan utgå från ett system med obligatorisk sjukförsäkring, obligatorisk olycksfallsförsäkring eller arbetstagarersättning för olyckor.

3. Nationella lagar eller andra författningar får föreskriva att en försäkringsinstitution skall betala tillbaka begravningskostnader som redaren betalat om begravningshjälp utgår för avliden sjöman enligt lagar eller andra författningar om socialförsäkring eller arbetstagarersättning.

Regel

Regel 4.3 – Skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor

Syfte: Att säkerställa att arbetsmiljön ombord främjar sjömannens hälsa och säkerhet

1. Varje medlemsstat skall se till att sjömän på fartyg som för dess flagg är skyddad till sin hälsa i arbetet och att den bor, arbetar och utbildas ombord i en säker och hygienisk miljö.

2. Varje medlemsstat skall utforma och utfärda nationella anvisningar för hantering av hälsa och säkerhet i arbetet på fartyg som för dess flagg, efter samråd med representativa redar- och sjöfolksorganisationer och med beaktande av gällande koder, anvisningar och normer som rekommenderas av internationella organisationer, nationella förvaltningar och sjöfartsnäringens organisationer.

3. Each Member shall adopt laws and regulations and other measures addressing the matters specified in the Code, taking into account relevant international instruments, and set standards for occupational safety and health protection and accident prevention on ships that fly its flag.

Standard

Standard A4.3 – Health and safety protection and accident prevention

1. The laws and regulations and other measures to be adopted in accordance with Regulation 4.3, paragraph 3, shall include the following subjects:

(a) the adoption and effective implementation and promotion of occupational safety and health policies and programmes on ships that fly the Member's flag, including risk evaluation as well as training and instruction of seafarers;

(b) reasonable precautions to prevent occupational accidents, injuries and diseases on board ship, including measures to reduce and prevent the risk of exposure to harmful levels of ambient factors and chemicals as well as the risk of injury or disease that may arise from the use of equipment and machinery on board ships;

(c) on-board programmes for the prevention of occupational accidents, injuries and diseases and for continuous improvement in occupational safety and health protection, involving seafarers' representatives and all other persons concerned in their implementation, taking account of preventive measures, including engineering and design control, substitution of processes and procedures for collective and individual tasks, and the use of personal protective equipment; and

(d) requirements for inspecting, reporting and correcting unsafe conditions and for investigating and reporting on-board occupational accidents.

3. Varje medlemsstat skall med beaktande av relevanta internationella instrument anta lagar och andra författningar rörande de förhållanden som anges i koden och fastställa normer för att skydda hälsa och säkerhet i arbetet och förebygga olyckor på fartyg som för dess flagg.

Standard

Standard A4.3 – Skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor

1. De lagar och andra författningar som skall antas enligt regel 4.3 punkt 3 skall ta upp bland annat följande punkter:

(a) antagande och effektivt genomförande och främjande av riktlinjer och program för att skydda hälsa och säkerhet i arbetet på fartyg som för medlemsstatens flagg, med utvärdering av risker samt utbildning och instruktion för sjömänl,

(b) rimliga försiktighetsåtgärder för att förebygga olyckor, skador och sjukdomar i arbetet på fartyg, bland annat åtgärder för att minska och förebygga risker för exponering för skadliga nivåer av miljöfaktorer och kemikalier, samt risker för skada eller sjukdom som kan följa av användning av utrustning och maskiner ombord på fartyg,

(c) ombordprogram för att förebygga olyckor, skador och sjukdomar i arbetet och för att ständigt förbättra skyddet av säkerheten och hälsan i arbetet, under medverkan av representanter för sjömännen och alla andra som deltar i tillämpningen och med beaktande av förebyggande åtgärder, inklusive teknik- och konstruktionslösningar, utbyte av processer och rutiner för gemensamma och individuella arbetsuppgifter samt användning av personlig skyddsutrustning, och

(d) krav på inspektion, rapportering och avhjälpande av riskmoment och på utredning och rapportering av olyckor i arbetet ombord.

2. The provisions referred to in paragraph 1 of this Standard shall:
- (a) take account of relevant international instruments dealing with occupational safety and health protection in general and with specific risks, and address all matters relevant to the prevention of occupational accidents, injuries and diseases that may be applicable to the work of seafarers and particularly those which are specific to maritime employment;
- (b) clearly specify the obligation of shipowners, seafarers and others concerned to comply with the applicable standards and with the ship's occupational safety and health policy and programme with special attention being paid to the safety and health of seafarers under the age of 18;
- (c) specify the duties of the master or a person designated by the master, or both, to take specific responsibility for the implementation of and compliance with the ship's occupational safety and health policy and programme; and
- (d) specify the authority of the ship's seafarers appointed or elected as safety representatives to participate in meetings of the ship's safety committee. Such a committee shall be established on board a ship on which there are five or more seafarers.
2. Reglerna i punkt 1 i denna standard skall:
- (a) beakta relevanta internationella instrument som rör skydd av hälsa och säkerhet i arbetet i allmänhet och särskilda risker, och inriktas på alla frågor som är av betydelse för att förebygga olyckor, skador och sjukdomar i arbetet som kan hänföras till sjömännens arbete, och särskilt sådana som är specifika för arbete till sjöss,
- (b) klart ange redarens, sjömännens och andra berördas skyldighet att uppfylla gällande standarder och fartygets riktlinjer och program för hälsa och säkerhet i arbetet, särskilt med hänsyn till hälsa och säkerhet för sjömän som inte fyllt 18 år,
- (c) ange den uppgift befälhavaren och/eller en person utsedd av denne har att särskilt ansvara för att fartygets riktlinjer och handlingsprogram för hälsa och säkerhet i arbetet tillämpas, och
- (d) ange befogenheter för besättningsmedlemmar som utsetts eller valts till skyddsombud att delta i möten med fartygets skyddskommitté. En sådan kommitté skall finnas på alla fartyg som har en besättning på minst fem personer.
3. The laws and regulations and other measures referred to in Regulation 4.3, paragraph 3, shall be regularly reviewed in consultation with the representatives of the shipowners' and seafarers' organizations and, if necessary, revised to take account of changes in technology and research in order to facilitate continuous improvement in occupational safety and health policies and programmes and to provide a safe occupational environment for seafarers on ships that fly the Member's flag.
3. De lagar och andra författningar som avses i regel 4.3 punkt 3 skall ses över regelbundet i samråd med representanter för redar- och sjöfolksorganisationer och vid behov revideras med hänsyn till ny teknik och forskning för att främja en kontinuerlig förbättring av riktlinjer och handlingsprogram för hälsa och säkerhet på arbetsplatsen och för att skapa en säker arbetsmiljö för sjömän på fartyg som för medlemsstatens flagg.
4. Compliance with the requirements of applicable international instruments on the acceptable levels of exposure to workplace hazards on board ships and on the development and implementation of ships'
4. När kraven i gällande internationella instrument om acceptabla risknivåer i arbetet ombord på fartyg och om utveckling och genomförande av riktlinjer och program för hälsa och säkerhet ombord efterlevs,

occupational safety and health policies and programmes shall be considered as meeting the requirements of this Convention.

5. The competent authority shall ensure that:

(a) occupational accidents, injuries and diseases are adequately reported, taking into account the guidance provided by the International Labour Organization with respect to the reporting and recording of occupational accidents and diseases;

(b) comprehensive statistics of such accidents and diseases are kept, analysed and published and, where appropriate, followed up by research into general trends and into the hazards identified; and

(c) occupational accidents are investigated.

6. Reporting and investigation of occupational safety and health matters shall be designed to ensure the protection of seafarers' personal data, and shall take account of the guidance provided by the International Labour Organization on this matter.

7. The competent authority shall cooperate with shipowners' and seafarers' organizations to take measures to bring to the attention of all seafarers information concerning particular hazards on board ships, for instance, by posting official notices containing relevant instructions.

8. The competent authority shall require that shipowners conducting risk evaluation in relation to management of occupational safety and health refer to appropriate statistical information from their ships and from general statistics provided by the competent authority.

Guideline

Guideline B4.3 – Health and safety protection and accident prevention

Guideline B4.3.1 – Provisions on occupational accidents, injuries and diseases

skall kraven i denna konvention anses vara uppfyllda.

5. Den behöriga myndigheten skall se till:

(a) att olyckor, skador och sjukdomar i arbetet rapporteras noga, varvid Internationella arbetsorganisationens anvisningar om rapportering och registrering av olyckor och sjukdomar i arbetet skall beaktas,

(b) att fullständig statistik över sådana olyckor och sjukdomar förs, analyseras, publiceras och, där så är lämpligt, följs upp med forskning om allmänna trender och påvisade risker, och

(c) att olycksfall i arbetet utreds.

6. Rapportering och utredning av ärenden som rör hälsa och säkerhet i arbetet skall göras på ett sådant sätt att sjömännens personuppgifter skyddas och de anvisningar Internationella arbetsorganisationen tillhandahåller i detta avseende beaktas.

7. Den behöriga myndigheten skall samarbeta med redar- och sjöfolksorganisationer så att all sjömän får kännedom om de särskilda risker som finns på fartyg, exempelvis genom att officiella meddelanden med relevanta instruktioner anslås.

8. Den behöriga myndigheten skall kräva att redare, när de bedömer risker i hanteringen av hälsa och säkerhet i arbetet, använder relevant statistisk information från sina fartyg och allmän statistik som den behöriga myndigheten tillhandahåller.

Anvisning

Anvisning B4.3 – Skydd av hälsa och säkerhet samt förebyggande av olyckor

Anvisning B4.3.1 – Bestämmelser om olyckor, skador och sjukdomar i arbetet

- | | |
|---|---|
| 1. The provisions required under Standard A4.3 should take into account the ILO code of practice entitled Accident prevention on board ship at sea and in port, 1996, and subsequent versions and other related ILO and other international standards and guidelines and codes of practice regarding occupational safety and health protection, including any exposure levels that they may identify. | 1. De bestämmelser som krävs i standard A4.3 bör beakta ILO:s handlingsnormer i Accident prevention on board ship at sea and in port, 1996 och senare utgåvor, samt andra relaterade standarder, anvisningar och handlingsnormer för skydd av hälsa och säkerhet i arbetet från ILO och andra internationella organ, inklusive de exponeringsnivåer som de ställer upp. |
| 2. The competent authority should ensure that the national guidelines for the management of occupational safety and health address the following matters, in particular: | 2. Den behöriga myndigheten bör se till att särskilt följande punkter tas upp i nationella anvisningar för hantering av hälsa och säkerhet på arbetsplatsen: |
| (a) general and basic provisions; | (a) allmänna och grundläggande bestämmelser, |
| (b) structural features of the ship, including means of access and asbestos-related risks; | (b) fartygets strukturella egenskaper, inklusive tillträdesmöjligheter och asbestrelaterade risker, |
| (c) machinery; | (c) maskineri, |
| (d) the effects of the extremely low or high temperature of any surfaces with which seafarers may be in contact; | (d) verkningar av extremt låga eller höga temperaturer på ytor som sjömän kan komma i beröring med, |
| (e) the effects of noise in the workplace and in shipboard accommodation; | (e) verkningar av buller på arbetsplatsen och i bostadsutrymmen ombord, |
| (f) the effects of vibration in the workplace and in shipboard accommodation; | (f) verkningar av vibrationer på arbetsplatsen och i bostadsutrymmen ombord, |
| (g) the effects of ambient factors, other than those referred to in subparagraphs (e) and (f), in the workplace and in shipboard accommodation, including tobacco smoke; | (g) verkningar av andra miljöfaktorer än de som avses i e och f ovan på arbetsplatsen och i bostadsutrymmen ombord, bland annat tobaksrök, |
| (h) special safety measures on and below deck; | (h) särskilda säkerhetsåtgärder på och under däck, |
| (i) loading and unloading equipment; | (i) utrustning för lastning och lossning, |
| (j) fire prevention and fire-fighting; | (j) brandskydd och brandbekämpning, |
| (k) anchors, chains and lines; | (k) ankare, kättingar och tågvirke, |
| (l) dangerous cargo and ballast; | (l) farlig last och ballast, |
| (m) personal protective equipment for seafarers; | (m) personlig skyddsutrustning för sjömän, |

- | | |
|---|--|
| (n) work in enclosed spaces; | (n) arbete i slutna utrymmen, |
| (o) physical and mental effects of fatigue; | (o) fysiska och psykiska verkningar av utmattning, |
| (p) the effects of drug and alcohol dependency; | (p) verkningar av drog- och alkoholberoende, |
| (q) HIV/AIDS protection and prevention; and | (q) skydd mot och förebyggande av HIV/AIDS, och |
| (r) emergency and accident response. | (r) uppträdande vid nödsituationer och olyckor. |

3. The assessment of risks and reduction of exposure on the matters referred to in paragraph 2 of this Guideline should take account of the physical occupational health effects, including manual handling of loads, noise and vibration, the chemical and biological occupational health effects, the mental occupational health effects, the physical and mental health effects of fatigue, and occupational accidents. The necessary measures should take due account of the preventive principle according to which, among other things, combating risk at the source, adapting work to the individual, especially as regards the design of workplaces, and replacing the dangerous by the non-dangerous or the less dangerous, have precedence over personal protective equipment for seafarers.

3. Vid riskanalyser och minskning av exponeringen för de faktorer som avses i punkt 2 i denna anvisning bör de fysiska effekterna på arbetshälsan beaktas, bland annat manuell hantering av last, buller och vibrationer, kemiska och biologiska effekter på arbetshälsan, mentala effekter på arbetshälsan, fysiska och mentala hälsoeffekter av utmattning samt olyckor i arbetet. De åtgärder som vidtas bör utformas med tillbörlig hänsyn till förebyggandeprincipen, enligt vilken bland annat förebyggande av risk vid källan, anpassning av arbetet till människan, särskilt arbetsplatsens utformning, och ersättning av farligt med ofarligt eller mindre farligt har företräde framför personlig skyddsutrustning för sjömän.

4. In addition, the competent authority should ensure that the implications for health and safety are taken into account, particularly in the following areas:

4. Dessutom bör den behöriga myndigheten se till att konsekvenser för hälsa och säkerhet beaktas, särskilt på följande områden:

- | | |
|---|--|
| (a) emergency and accident response; | (a) uppträdande vid nödsituationer och olyckor, |
| (b) the effects of drug and alcohol dependency; and | (b) verkningar av drog- och alkoholberoende, och |
| (c) HIV/AIDS protection and prevention. | (c) skydd mot och förebyggande av HIV/AIDS. |

Guideline B4.3.2 – Exposure to noise

Anvisning B4.3.2 – Bullerexponering

1. The competent authority, in conjunction with the competent international bodies and with representatives of shipowners' and seafarers' organizations concerned, should review on an ongoing basis the problem of

1. Den behöriga myndigheten bör i samverkan med behöriga internationella organ och representanter för berörda redar- och sjöfolksorganisationer fortlöpande granska problemet med buller på fartyg för

noise on board ships with the objective of improving the protection of seafarers, in so far as practicable, from the adverse effects of exposure to noise.

2. The review referred to in paragraph 1 of this Guideline should take account of the adverse effects of exposure to excessive noise on the hearing, health and comfort of seafarers and the measures to be prescribed or recommended to reduce shipboard noise to protect seafarers. The measures to be considered should include the following:

(a) instruction of seafarers in the dangers to hearing and health of prolonged exposure to high noise levels and in the proper use of noise protection devices and equipment;

(b) provision of approved hearing protection equipment to seafarers where necessary; and

(c) assessment of risk and reduction of exposure levels to noise in all accommodation and recreational and catering facilities, as well as engine rooms and other machinery spaces.

Guideline B4.3.3 – Exposure to vibration

1. The competent authority, in conjunction with the competent international bodies and with representatives of shipowners' and seafarers' organizations concerned, and taking into account, as appropriate, relevant international standards, should review on an ongoing basis the problem of vibration on board ships with the objective of improving the protection of seafarers, in so far as practicable, from the adverse effects of vibration.

2. The review referred to in paragraph 1 of this Guideline should cover the effect of exposure to excessive vibration on the health and comfort of seafarers and the measures to be prescribed or recommended to reduce shipboard vibration to protect seafarers. The measures to be considered should include the following:

att skapa bästa möjliga skydd för sjömännen mot skador av bullerexponering.

2. Vid den granskning som nämns i punkt 1 i denna anvisning bör hänsyn tas till de negativa effekter exponering för starkt buller kan ha på sjömännens hörsel, hälsa och välbefinnande och de åtgärder som bör föreskrivas eller rekommenderas för att skydda personalen ombord genom att minska bullret. Bland annat bör följande åtgärder övervägas:

(a) instruktion för sjömän om risker för hörsel och hälsa av långvarig exponering för höga bullernivåer och hur man använder inrättningar och utrustning för skydd mot buller,

(b) utlämnande av godkända hörselskydd till sjömännen vid behov, och

(c) riskanalys och minskning av bullerexponeringen i alla utrymmen som används som bostäder och för rekreation och servering samt i maskinrum och andra maskinutrymmen.

Anvisning B4.3.3 – Exponering för vibrationer

1. Den behöriga myndigheten bör i samverkan med behöriga internationella organ och representanter för berörda redar- och sjöfolksorganisationer, och med beaktande av relevanta internationella standarder där sådana finns, fortlöpande granska problemet med vibrationer på fartyg för att så långt möjligt förbättra sjömännens skydd mot skador av exponering för vibrationer.

2. Den granskning som avses i punkt 1 i denna anvisning bör omfatta effekten av exponering för starka vibrationer på sjömännens hälsa och välbefinnande och de åtgärder som bör föreskrivas eller rekommenderas för att skydda sjömännen genom att minska vibrationer i fartyget. Bland annat bör följande åtgärder övervägas:

(a) instruction of seafarers in the dangers to their health of prolonged exposure to vibration;

(b) provision of approved personal protective equipment to seafarers where necessary; and

(c) assessment of risks and reduction of exposure to vibration in all accommodation and recreational and catering facilities by adopting measures in accordance with the guidance provided by the ILO code of practice entitled Ambient factors in the workplace, 2001, and any subsequent revisions, taking account of the difference between exposure in those areas and in the workplace.

Guideline B4.3.4 - Obligations of shipowners

1. Any obligation on the shipowner to provide protective equipment or other accident prevention safeguards should, in general, be accompanied by provisions requiring their use by seafarers and by a requirement for seafarers to comply with the relevant accident prevention and health protection measures.

2. Account should also be taken of Articles 7 and 11 of the Guarding of Machinery Convention, 1963 (No. 119), and the corresponding provisions of the Guarding of Machinery Recommendation, 1963 (No. 118), under which the obligation to ensure compliance with the requirement that machinery in use is properly guarded, and its use without appropriate guards prevented, rests on the employer, while there is an obligation on the worker not to use machinery without the guards being in position nor to make inoperative the guards provided.

Guideline B4.3.5 - Reporting and collection of statistics

1. All occupational accidents and occupational injuries and diseases should be reported so that they can be investigated and comprehensive statistics can be kept, analysed and published, taking account of protection of the personal data of the

(a) instruktion för sjömän om risker för deras hälsa av långvarig exponering för vibrationer,

(b) utlämnande av godkänd personlig skyddsutrustning till sjömännen vid behov, och

(c) riskanalys och minskning av exponeringen för vibrationer i alla utrymmen som används som bostäder och för rekreation och servering genom att vidta åtgärder enligt de anvisningar som finns i ILO code of practice under titeln Ambient factors in the workplace 2001 och eventuella senare utgåvor, med beaktande av att dessa utrymmen inte är exponerade på samma sätt som arbetsplatsen.

Anvisning B4.3.4 - Redares förpliktelser

1. En skyldighet för redaren att lämna ut skyddsutrustning eller andra säkerhetsinrättningar för att förebygga olyckor bör som regel motsvaras av bestämmelser som ålägger sjömännen att använda dem och krav på att personalen skall iakttä relevanta åtgärder för att förebygga olyckor och skydda sin hälsa.

2. Artiklarna 7 och 11 i 1963 års konvention (nr 119) om maskinskydd och motsvarande bestämmelser i 1963 års rekommendation (nr 118) om maskinskydd bör beaktas. Enligt dessa har arbetsgivaren ansvar för att maskiner som är i drift är väl skyddade och inte används utan tillräckliga säkerhetsinrättningar, medan arbetstagaren skall avstå från att använda maskinerna om inte säkerhetsinrättningarna finns på plats och inte får sätta befintliga inrättningar ur funktion.

Anvisning B4.3.5 - Rapportering och statistikinsamling

1. Alla olyckor, skador och sjukdomar i arbetet bör rapporteras så att de kan utredas och att fullständig statistik kan föras, analyseras och offentliggöras, varvid de berörda sjömännens personuppgifter skall skyddas. Rapporterna bör inte enbart avse

seafarers concerned. Reports should not be limited to fatalities or to accidents involving the ship.

2. The statistics referred to in paragraph 1 of this Guideline should record the numbers, nature, causes and effects of occupational accidents and occupational injuries and diseases, with a clear indication, as applicable, of the department on board a ship, the type of accident and whether at sea or in port.

3. Each Member should have due regard to any international system or model for recording accidents to seafarers which may have been established by the International Labour Organization.

Guideline B4.3.6 – Investigations

1. The competent authority should undertake investigations into the causes and circumstances of all occupational accidents and occupational injuries and diseases resulting in loss of life or serious personal injury, and such other cases as may be specified in national laws or regulations.

2. Consideration should be given to including the following as subjects of investigation:

(a) working environment, such as working surfaces, layout of machinery, means of access, lighting and methods of work;

(b) incidence in different age groups of occupational accidents and occupational injuries and diseases;

(c) special physiological or psychological problems created by the shipboard environment;

(d) problems arising from physical stress on board a ship, in particular as a consequence of increased workload;

(e) problems arising from and effects of technical developments and their influence on the composition of crews; and

(f) problems arising from any human

dödsolyckor eller olyckor där fartyget är inblandat.

2. Den statistik som avses i punkt 1 i denna anvisning bör omfatta antal, art, orsaker och verkningar av olyckor, skador och sjukdomar i arbetet, i tillämpliga fall med tydlig angivelse av avdelning ombord på fartyget, typ av olycka och om den inträffade till sjöss eller i hamn.

3. Medlemsstaterna bör ta hänsyn till varje internationellt system eller modell för registrering av olyckor bland sjömän som kan ha inrättats av Internationella arbetsorganisationen.

Anvisning B4.3.6 – Utredningar

1. Den behöriga myndigheten bör utreda orsaker och omständigheter vid alla olyckor, skador eller sjukdomar i arbetet som leder till döden eller allvarlig personskada, och sådana andra fall som kan finnas angivna i nationella lagar eller andra författningar.

2. Det bör övervägas att ta upp bland annat följande punkter till granskning:

(a) arbetsmiljö, till exempel arbetsytor, uppställning av maskiner, tillträdesvägar, belysning och arbetsmetoder,

(b) fördelningen på åldersgrupper av olyckor, skador och sjukdomar i arbetet,

(c) särskilda fysiologiska eller psykiska problem som fartygsmiljön skapar,

(d) problem som uppstår till följd av fysisk stress ombord på ett fartyg, särskilt vid ökad arbetsbelastning,

(e) problem med upphov i den tekniska utvecklingen och verkningar av denna, och inverkan på besättningens sammansättning, och

(f) problem som orsakas av mänskliga

failures.

Guideline B4.3.7 – National protection and prevention programmes

1. In order to provide a sound basis for measures to promote occupational safety and health protection and prevention of accidents, injuries and diseases which are due to particular hazards of maritime employment, research should be undertaken into general trends and into such hazards as are revealed by statistics.

2. The implementation of protection and prevention programmes for the promotion of occupational safety and health should be so organized that the competent authority, shipowners and seafarers or their representatives and other appropriate bodies may play an active role, including through such means as information sessions, on-board guidelines on maximum exposure levels to potentially harmful ambient workplace factors and other hazards or outcomes of a systematic risk evaluation process. In particular, national or local joint occupational safety and health protection and accident prevention committees or ad hoc working parties and on-board committees, on which shipowners' and seafarers' organizations concerned are represented, should be established.

3. Where such activity takes place at company level, the representation of seafarers on any safety committee on board that shipowner's ships should be considered.

Guideline B4.3.8 – Content of protection and prevention programmes

1. Consideration should be given to including the following in the functions of the committees and other bodies referred to in Guideline B4.3.7, paragraph 2:

(a) the preparation of national guidelines and policies for occupational safety and health management systems and for accident prevention provisions, rules and manuals;

brister.

Anvisning B4.3.7 – Nationella program för skydd och förebyggande

1. För att skapa en stabil grund för åtgärder som främjar hälsa och säkerhet på arbetsplatsen och förebygger olyckor, skador och sjukdomar vilka har sin grund i särskilda risker vid arbete till sjöss, bör forskning företas om generella tendenser och risker som statistiken avslöjar.

2. Genomförandet av program för skydd och förebyggande till gagn för hälsa och säkerhet på arbetsplatsen bör organiseras så att den behöriga myndigheten, redare och sjömän eller deras representanter och andra relevanta organ kan spela en aktiv roll, bland annat genom informationsmöten, anvisningar ombord rörande övre gränser för exponering för potentiellt skadliga miljöfaktorer på arbetsplatsen och andra risker eller resultat av en systematisk process för utvärdering av risker. Nationella eller lokala samarbetskommittéer för arbetsmiljö, hälsoskydd och förebyggande av olyckor eller tillfälliga arbetsgrupper och skyddskommittéer bör upprättas under medverkan av berörda redar- och sjöfolksorganisationer.

3. När sådan verksamhet förekommer på rederinivå bör det övervägas att låta sjömännen representeras i varje skyddskommitté ombord på rederiets fartyg.

Anvisning B4.3.8 – Innehåll i program för skydd och förebyggande

1. Det bör övervägas huruvida följande skall ingå i uppgifterna för de kommittéer och andra organ som avses i anvisning B4.3.7 punkt 2:

(a) att utarbeta nationella anvisningar och handlingsprogram för system för att hantera hälsa och säkerhet i arbetet och för föreskrifter, regler och handböcker om att förebygga olyckor,

- | | |
|--|--|
| (b) the organization of occupational safety and health protection and accident prevention training and programmes; | (b) att organisera utbildning och program om skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor i arbetet, |
| (c) the organization of publicity on occupational safety and health protection and accident prevention, including films, posters, notices and brochures; and | (c) att organisera informationskampanjer om skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor i arbetet, bland annat filmer, affischer, artiklar och broschyrer, och |
| (d) the distribution of literature and information on occupational safety and health protection and accident prevention so that it reaches seafarers on board ships. | (d) att distribuera litteratur och informera om skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor i arbetet så att den når all personal ombord på fartyg. |

2. Relevant provisions or recommendations adopted by the appropriate national authorities or organizations or international organizations should be taken into account by those preparing texts of occupational safety and health protection and accident prevention measures or recommended practices.

2. De som utarbetar texter om åtgärder eller rekommenderad praxis för skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor i arbetet bör beakta gällande föreskrifter eller rekommendationer som vederbörande nationella myndigheter eller organisationer eller internationella organisationer antagit.

3. In formulating occupational safety and health protection and accident prevention programmes, each Member should have due regard to any code of practice concerning the safety and health of seafarers which may have been published by the International Labour Organization.

3. Varje medlemsstat bör, när den utformar program för skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor i arbetet ta vederbörlig hänsyn till alla handlingsregler för sjömännens hälsa och säkerhet som Internationella arbetsorganisationen kan ha publicerat.

Guideline B4.3.9 –Instruction in occupational safety and health protection and the prevention of occupational accidents

Anvisning B4.3.9 –Undervisning i skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor i arbetet

1. The curriculum for the training referred to in Standard A4.3, paragraph 1(a), should be reviewed periodically and brought up to date in the light of development in types and sizes of ships and in their equipment, as well as changes in manning practices, nationality, language and the organization of work on board ships.

1. Läroplanen för den utbildning som avses i standard A4.3 punkt 1 a bör granskas och uppdateras med jämna mellanrum mot bakgrund av förändringar i fartygens typ, storlek och utrustning samt ändringar i bemanningspraxis, nationaliteter, språk och arbetsorganisation på fartyg.

2. There should be continuous occupational safety and health protection and accident prevention publicity. Such publicity might take the following forms:

2. Information om skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor på arbetsplatsen bör vara kontinuerlig. Denna information kan ges i följande former:

- | | |
|--|--|
| (a) educational audiovisual material, such as films, for use in vocational training centres for seafarers and where possible shown on board ships; | (a) audiovisuella läromedel, exempelvis filmer, att användas vid yrkesskolor för sjömän och om möjligt visas ombord på fartyg, |
|--|--|

- (b) display of posters on board ships; (b) affischer ombord på fartyg,
- (c) inclusion in periodicals read by seafarers of articles on the hazards of maritime employment and on occupational safety and health protection and accident prevention measures; and (c) artiklar i tidskrifter för sjömän om riskmoment vid arbete till sjöss och om skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor i arbetet, och
- (d) special campaigns using various publicity media to instruct seafarers, including campaigns on safe working practices. (d) särskilda kampanjer som utnyttjar olika medier för att informera sjömän, bland annat kampanjer om säkra arbetsmetoder.
3. The publicity referred to in paragraph 2 of this Guideline should take account of the different nationalities, languages and cultures of seafarers on board ships. 3. Den information som avses i punkt 2 i denna anvisning bör i förekommande fall utformas med hänsyn till olika nationaliteter, språk och kulturer bland sjömännen ombord.

Guideline B4.3.10 – Safety and health education of young seafarers

Anvisning B4.3.10 – Utbildning i hälsa och säkerhet för unga sjömän

1. Safety and health regulations should refer to any general provisions on medical examinations before and during employment and on the prevention of accidents and the protection of health in employment, which may be applicable to the work of seafarers. Such regulations should specify measures which will minimize occupational dangers to young seafarers in the course of their duties. 1. Bestämmelser om hälsa och säkerhet bör hänvisa till allmänna föreskrifter om läkarundersökningar före och under anställning och om förebyggande av olyckor och skydd av hälsan i arbetslivet som kan vara tillämpliga på sjömäns arbete. Sådana bestämmelser bör ta upp åtgärder som minskar yrkesriskerna för unga sjömän i dess tjänstgöring.
2. Except where a young seafarer is recognized as fully qualified in a pertinent skill by the competent authority, the regulations should specify restrictions on young seafarers undertaking, without appropriate supervision and instruction, certain types of work presenting special risk of accident or of detrimental effect on their health or physical development, or requiring a particular degree of maturity, experience or skill. In determining the types of work to be restricted by the regulations, the competent authority might consider in particular work involving: 2. Bortsett från fall där den behöriga myndigheten godkänner unga sjömän som fullt kvalificerad i en viss färdighet, bör bestämmelserna ange begränsningar för unga sjömän som utan lämplig tillsyn och instruktion utför vissa typer av arbete där riskerna för olyckor eller skadeverkningar på hälsa eller fysisk utveckling är särskilt stora, eller som kräver en viss grad av mognad, erfarenhet eller färdighet. Vid fastställande av vilken typ av arbete som skall omges av restriktioner kan den behöriga myndigheten särskilt överväga arbete som omfattar:
- (a) the lifting, moving or carrying of heavy loads or objects; (a) lyft, flyttning eller bärande av tunga bördor eller föremål,
- (b) entry into boilers, tanks and cofferdams; (b) tillträde till pannor, tankar eller kassuner,
- (c) exposure to harmful noise and vibration (c) exponering för skadligt buller och

levels;	vibrationer,
(d) operating hoisting and other power machinery and tools, or acting as signallers to operators of such equipment;	(d) manövrering av lyftinrättningar och andra motordrivna maskiner och verktyg, eller arbete som signalist till den som sköter sådan utrustning,
(e) handling mooring or tow lines or anchoring equipment;	(e) handhavande av förtöjningar och bogserlinor eller ankringsutrustning,
(f) rigging;	(f) riggning,
(g) work aloft or on deck in heavy weather;	(g) arbete på höga höjder eller på däck i hårt väder,
(h) nightwatch duties;	(h) vaktjänst nattetid,
(i) servicing of electrical equipment;	(i) underhåll av elektrisk utrustning,
(j) exposure to potentially harmful materials, or harmful physical agents such as dangerous or toxic substances and ionizing radiations;	(j) exponering för potentiellt skadliga material eller skadliga fysiska agens, till exempel farliga eller toxiska ämnen och joniserande strålning,
(k) the cleaning of catering machinery; and	(k) rengöring av köksmaskiner, och
(l) the handling or taking charge of ships' boats.	(l) hantering av eller ansvar för skeppsbåtar.

3. Practical measures should be taken by the competent authority or through the appropriate machinery to bring to the attention of young seafarers information concerning the prevention of accidents and the protection of their health on board ships. Such measures could include adequate instruction in courses, official accident prevention publicity intended for young persons and professional instruction and supervision of young seafarers.

4. Education and training of young seafarers both ashore and on board ships should include guidance on the detrimental effects on their health and well-being of the abuse of alcohol and drugs and other potentially harmful substances, and the risk and concerns relating to HIV/AIDS and of other health risk related activities.

3. Praktiska åtgärder bör vidtas av den behöriga myndigheten eller på annat lämpligt sätt för att göra unga sjömän förtrogna med information om hur man förebygger olyckor och skyddar sin hälsa ombord på fartyg. Detta kan göras genom lämplig instruktion vid kurser, officiell information om förebyggande av olyckor som riktar sig till unga och instruktion och övervakning av unga sjömän i arbetet.

4. I den teoretiska och praktiska utbildningen av unga sjömän, både i land och ombord, bör ingå vägledning om skadeverkningar av missbruk av alkohol och droger och andra potentiellt skadliga ämnen på hälsa och välbefinnande, risker och problem i samband med HIV/AIDS samt annan verksamhet som medför risker för hälsan.

Guideline B4.3.11 – International cooperation

Anvisning B4.3.11 – Internationellt samarbete

1. Members, with the assistance as appropriate of intergovernmental and other international organizations, should endeavour, in cooperation with each other, to achieve the greatest possible uniformity of action for the promotion of occupational safety and health protection and prevention of accidents.
 2. In developing programmes for promoting occupational safety and health protection and prevention of accidents under Standard A4.3, each Member should have due regard to relevant codes of practice published by the International Labour Organization and the appropriate standards of international organizations.
 3. Members should have regard to the need for international cooperation in the continuous promotion of activity related to occupational safety and health protection and prevention of occupational accidents. Such cooperation might take the form of:
 - (a) bilateral or multilateral arrangements for uniformity in occupational safety and health protection and accident prevention standards and safeguards;
 - (b) exchange of information on particular hazards affecting seafarers and on means of promoting occupational safety and health protection and preventing accidents;
 - (c) assistance in testing of equipment and inspection according to the national regulations of the flag State;
 - (d) collaboration in the preparation and dissemination of occupational safety and health protection and accident prevention provisions, rules or manuals;
 - (e) collaboration in the production and use of training aids; and
 - (f) joint facilities for, or mutual assistance in, the training of seafarers in occupational safety and health protection, accident prevention and safe working practices.
1. Medlemsstaterna bör, i tillämpliga fall med stöd av mellanstatliga och andra internationella organisationer, sträva efter att i samverkan uppnå största möjliga enhetlighet i sitt agerande för att främja hälsa och säkerhet och förebygga olyckor i arbetet.
 2. När program för att främja skydd av hälsa och säkerhet och förebygga olyckor i arbetet enligt standard A4.3 utarbetas, bör varje medlemsstat ta vederbörlig hänsyn till relevanta handlingsregler som Internationella arbetsorganisationen offentliggjort och internationella organisationers gällande standarder.
 3. Medlemsstaterna bör beakta behovet av internationellt samarbete för att fortlöpande främja verksamhet som är knuten till hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor i arbetet. Sådant samarbete kan bedrivas i form av:
 - (a) bilaterala eller multilaterala arrangemang för enhetlighet i standarder och garantier för säkerhet, hälsoskydd och förebyggande av olyckor i arbetet,
 - (b) utbyte av information om särskilda risker som påverkar sjömännen och om sätt att främja säkerhet, hälsoskydd och förebyggande av olyckor i arbetet,
 - (c) hjälp med att testa utrustning och inspektion enligt flaggstatens nationella bestämmelser,
 - (d) gemensam framställning och spridning av föreskrifter, regler eller handböcker om säkerhet, hälsoskydd och förebyggande av olyckor i arbetet,
 - (e) gemensam framställning och användning av utbildningsmaterial, och
 - (f) gemensamma resurser för eller ömsesidig hjälp med att utbilda sjömännen om säkerhet, hälsoskydd och förebyggande av olyckor i arbetet samt om säkra arbetsmetoder.

Regulation

Regulation 4.4 – Access to shore-based welfare facilities

Purpose: To ensure that seafarers working on board a ship have access to shore-based facilities and services to secure their health and well-being

1. Each Member shall ensure that shore-based welfare facilities, where they exist, are easily accessible. The Member shall also promote the development of welfare facilities, such as those listed in the Code, in designated ports to provide seafarers on ships that are in its ports with access to adequate welfare facilities and services.

2. The responsibilities of each Member with respect to shore-based facilities, such as welfare, cultural, recreational and information facilities and services, are set out in the Code.

Standard

Standard A4.4 – Access to shore-based welfare facilities

1. Each Member shall require, where welfare facilities exist on its territory, that they are available for the use of all seafarers, irrespective of nationality, race, colour, sex, religion, political opinion or social origin and irrespective of the flag State of the ship on which they are employed or engaged or work.

2. Each Member shall promote the development of welfare facilities in appropriate ports of the country and determine, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, which ports are to be regarded as appropriate.

3. Each Member shall encourage the establishment of welfare boards which shall regularly review welfare facilities and services to ensure that they are appropriate in the light of changes in the needs of seafarers resulting from technical, operational and other developments in the

Regel

Regel 4.4 – Tillgång till landbaserade välfärdsinrättningar

Syfte: Att säkerställa att de sjömän som arbetar ombord har tillgång till landbaserade inrättningar och tjänster för att främja deras hälsa och välbefinnande

1. Varje medlemsstat skall se till att landbaserade välfärdsinrättningar, där sådana finns, är lätt tillgängliga. Medlemsstaten skall också främja anläggning av välfärdsinrättningar, exempelvis sådana som tas upp i koden, i utvalda hamnar för att ge besättningar på fartyg i dess hamnar tillgång till lämpliga välfärdsinrättningar och tjänster.

2. De skyldigheter som åligger varje medlemsstat när det gäller landbaserade resurser, som inrättningar och tjänster för välfärd, kultur, rekreation och information, fastställs i koden.

Standard

Standard A4.4 – Tillgång till landbaserade välfärdsinrättningar

1. Varje medlemsstat skall, om välfärdsinrättningar finns på dess territorium, kräva att alla sjömän har tillgång till dem, oberoende av nationalitet, ras, hudfärg, kön, religion, politisk åsikt eller socialt ursprung, och oberoende av flaggstaten för det fartyget på vilket de är anställda eller sysselsatta eller arbetar.

2. Varje medlemsstat skall främja utbyggnad av välfärdsinrättningar i lämpliga hamnar i landet och, efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer, fastställa vilka hamnar som skall anses vara lämpliga.

3. Varje medlemsstat skall främja inrättande av välfärdsråd som regelbundet skall se över välfärdsinrättningar och tjänster så att de är lämpliga med hänsyn till förändringar i sjömännens behov som följer av sjöfartsnäringens tekniska utveckling, ändrad drift och andra förhållanden.

shipping industry.

Guideline

Arvising

Guideline B4.4 – Access to shore-based welfare facilities

Arvising B4.4 – Tillgång till landbaserade välfärdsinrättningar

Guideline B4.4.1 – Responsibilities of Members

Arvising B4.4.1 – Medlemsstaternas skyldigheter

1. Each Member should:

1. Varje medlemsstat bör:

(a) take measures to ensure that adequate welfare facilities and services are provided for seafarers in designated ports of call and that adequate protection is provided to seafarers in the exercise of their profession; and

(a) se till att sjömännen har tillgång till lämpliga välfärdsinrättningar och tjänster i utvalda anöringshamnar och tillhandahålls lämpligt skydd i sin yrkesutövning, och

(b) take into account, in the implementation of these measures, the special needs of seafarers, especially when in foreign countries and when entering war zones, in respect of their safety, health and spare-time activities.

(b) när dessa åtgärder genomförs, beakta sjömännens speciella behov, särskilt när de befinner sig i främmande länder och när de kommer in i krigszoner, med avseende på dess säkerhet, hälsa och fritidsverksamhet.

2. Arrangements for the supervision of welfare facilities and services should include participation by representative shipowners' and seafarers' organizations concerned.

2. Berörda representativa redar- och sjöfolksorganisationer bör medverka i arrangemang för att övervaka välfärdsinrättningar och tjänster.

3. Each Member should take measures designed to expedite the free circulation among ships, central supply agencies and welfare establishments of welfare materials such as films, books, newspapers and sports equipment for use by seafarers on board their ships and in welfare centres ashore.

3. Varje medlemsstat bör underlätta en fri rörlighet mellan fartyg, centrala leverantörer och välfärdsinrättningar för material som filmer, böcker, tidningar och sportutrustning som sjömännen kan använda på sina fartyg och i välfärdscentra i land.

4. Members should cooperate with one another in promoting the welfare of seafarers at sea and in port. Such cooperation should include the following:

4. Medlemsstaterna bör samarbeta med varandra när det gäller att främja sjömännens välfärd till sjöss och i hamn. Sådant samarbete bör innefatta följande:

(a) consultations among competent authorities aimed at the provision and improvement of seafarers' welfare facilities and services, both in port and on board ships;

(a) konsultationer mellan behöriga myndigheter som syftar till att tillhandahålla och förbättra välfärdsinrättningar och tjänster för både i hamn och sjömännen ombord,

(b) agreements on the pooling of resources and the joint provision of welfare facilities in major ports so as to avoid unnecessary duplication;

(b) avtal om samordning av resurser och gemensamt tillhandahållande av välfärdsinrättningar i större hamnar för att undvika onödig dubbeletablering,

(c) organization of international sports competitions and encouragement of the participation of seafarers in sports activities; and

(d) organization of international seminars on the subject of welfare of seafarers at sea and in port.

Guideline B4.4.2 – Welfare facilities and services in ports

1. Each Member should provide or ensure the provision of such welfare facilities and services as may be required, in appropriate ports of the country.

2. Welfare facilities and services should be provided, in accordance with national conditions and practice, by one or more of the following:

(a) public authorities;

(b) shipowners' and seafarers' organizations concerned under collective agreements or other agreed arrangements; and

(c) voluntary organizations.

3. Necessary welfare and recreational facilities should be established or developed in ports. These should include:

(a) meeting and recreation rooms as required;

(b) facilities for sports and outdoor facilities, including competitions;

(c) educational facilities; and

(d) where appropriate, facilities for religious observances and for personal counselling.

4. These facilities may be provided by making available to seafarers in accordance with their needs facilities designed for more general use.

5. Where large numbers of seafarers of different nationalities require facilities such as hotels, clubs and sports facilities in a particular port, the competent authorities or

(c) anordnande av internationella idrottstävlingar och främjande av sjömännens deltagande i idrottsverksamhet, och

(d) anordnande av internationella seminarier på temat sjömännens välfärd till sjöss och i hamn.

Anvisning B4.4.2 – Välfärdsinrättningar och tjänster i hamnar

1. Varje medlemsstat bör i lämpliga hamnar i landet tillhandahålla sådana välfärdsinrättningar och tjänster som kan behövas, eller se till att de tillhandahålls.

2. Välfärdsinrättningar och tjänster bör tillhandahållas enligt nationella villkor och praxis, av en eller flera av följande:

(a) offentliga myndigheter,

(b) berörda redar- och sjöfolksorganisationer enligt kollektivavtal eller andra överenskommelser, och

(c) frivilligorganisationer.

3. Nödvändiga välfärds- och rekreationsinrättningar bör skapas eller byggas ut i hamnar. Dessa bör innefatta:

(a) samlings- och rekreationslokaler efter behov,

(b) anläggningar för sport och utomhusaktiviteter, bland annat tävlingar,

(c) möjligheter till utbildning, och

(d) vid behov, möjligheter till religiösa ceremonier och personlig rådgivning.

4. Dessa inrättningar kan tillhandahållas genom att inrättningar för mera allmänt bruk ställs till förfogande för sjömännen vid behov.

5. Där sjömän av olika nationalitet har större behov av inrättningar som hotell, klubbar och sportanläggningar i en särskild hamn, bör behöriga myndigheter eller organ i sjö-

bodies of the countries of origin of the seafarers and of the flag States, as well as the international associations concerned, should consult and cooperate with the competent authorities and bodies of the country in which the port is situated and with one another, with a view to the pooling of resources and to avoiding unnecessary duplication.

6. Hotels or hostels suitable for seafarers should be available where there is need for them. They should provide facilities equal to those found in a good-class hotel, and should wherever possible be located in good surroundings away from the immediate vicinity of the docks. Such hotels or hostels should be properly supervised, the prices charged should be reasonable in amount and, where necessary and possible, provision should be made for accommodating seafarers' families.

7. These accommodation facilities should be open to all seafarers, irrespective of nationality, race, colour, sex, religion, political opinion or social origin and irrespective of the flag State of the ship on which they are employed or engaged or work. Without in any way infringing this principle, it may be necessary in certain ports to provide several types of facilities, comparable in standard but adapted to the customs and needs of different groups of seafarers.

8. Measures should be taken to ensure that, as necessary, technically competent persons are employed full time in the operation of seafarers' welfare facilities and services, in addition to any voluntary workers.

Guideline B4.4.3 – Welfare boards

1. Welfare boards should be established, at the port, regional and national levels, as appropriate. Their functions should include:

(a) keeping under review the adequacy of existing welfare facilities and monitoring the need for the provision of additional facilities or the withdrawal of underutilized facilities; and

männens ursprungsländer och flaggstaterna samt berörda internationella sammanslutningar, samråda och samarbeta med behöriga myndigheter och organ i det land där hamnen ligger och med varandra för att samordna resurserna och undvika onödig dubbeletablering.

6. Hotell eller härbärgen som är lämpliga för sjömännen bör finnas där de behövs. De bör tillhandahålla bekvämligheter liknande dem som finns på ett hotell av god klass, och bör där så är möjligt ligga i bra omgivningar och inte i hamnens omedelbara närhet. Sådana hotell eller härbärgen bör övervakas väl, priserna bör vara rimliga, och där det behövs och låter sig göra bör möjligheter skapas att inkvartera sjömännens familjer.

7. Dessa inkvarteringsmöjligheter bör vara öppna för alla sjömän, oberoende av nationalitet, ras, hudfärg, kön, religion, politisk åsikt eller socialt ursprung, och oberoende av flaggstaten för det fartyg på vilket de är anställda, sysselsatta eller arbetar. Utan att göra våld på denna princip kan det vara nödvändigt att i vissa hamnar tillhandahålla flera typer av anläggningar med likvärdig standard men anpassade till olika personalgruppers vanor och behov.

8. Vid behov bör det ordnas så att tekniskt kompetenta personer anställs på heltid för att sköta sjömännens välfärdsinrättningar och tjänster, förutom eventuella frivilligarbetare.

Anvisning B4.4.3 – Välfärdsråd

1. Välfärdsråd bör i tillämpliga fall inrättas på hamn-, regional och nationell nivå. De bör:

(a) granska om befintliga välfärdsinrättningar räcker till och övervaka behovet av att ta fram ytterligare inrättningar eller dra in underutnyttjade sådana, och

(b) assisting and advising those responsible for providing welfare facilities and ensuring coordination between them.

2. Welfare boards should include among their members representatives of ship-owners' and seafarers' organizations, the competent authorities and, where appropriate, voluntary organizations and social bodies.

3. As appropriate, consuls of maritime States and local representatives of foreign welfare organizations should, in accordance with national laws and regulations, be associated with the work of port, regional and national welfare boards.

Guideline B4.4.4 – Financing of welfare facilities

1. In accordance with national conditions and practice, financial support for port welfare facilities should be made available through one or more of the following:

- (a) grants from public funds;
- (b) levies or other special dues from shipping sources;
- (c) voluntary contributions from shipowners, seafarers, or their organizations; and
- (d) voluntary contributions from other sources.

2. Where welfare taxes, levies and special dues are imposed, they should be used only for the purposes for which they are raised.

Guideline B4.4.5 – Dissemination of information and facilitation measures

1. Information should be disseminated among seafarers concerning facilities open to the general public in ports of call, particularly transport, welfare, entertainment and educational facilities and places of worship, as well as facilities provided specifically for seafarers.

2. Adequate means of transport at moderate

(b) hjälpa och råda dem som ansvarar för att tillhandahålla välfärdsinrättningar och se till att de är samordnade.

2. I välfärdsråden bör ingå representanter för redar- och sjöfolksorganisationer, de behöriga myndigheterna och, om så är lämpligt, frivilligorganisationer och socialtjänst.

3. I tillämpliga fall bör sjöfartsstaternas konsultspersonal och lokala representanter för utländska välfärdsorganisationer, enligt nationella lagar och andra författningar, medverka i det arbete välfärdsråden på hamn-, regional och nationell nivå bedriver.

Anvisning B4.4.4 – Välfärdsinrättningarnas finansiering

1. Enligt nationella villkor och praxis bör ekonomiskt stöd till välfärdsinrättningar i hamn ställas till förfogande på något av följande sätt:

- (a) bidrag av allmänna medel,
- (b) skatter eller andra speciella avgifter från sjöfartsnäringen,
- (c) frivilliga bidrag från redare, sjömän eller deras organisationer, och
- (d) frivilliga bidrag från andra källor.

2. Där skatter och särskilda avgifter tas ut för välfärdsåtgärder bör de användas enbart för det ändamålet.

Anvisning B4.4.5 – Informationsspridning och stimulansåtgärder

1. Information bör spridas bland sjömännen om inrättningar som är öppna för allmänheten i angringshamnar, särskilt inrättningar för transport, välfärd, underhållning, utbildning och gudstjänst samt sådana som står öppna särskilt för sjömän.

2. Lämpliga transportmedel till rimliga priser

prices should be available at any reasonable time in order to enable seafarers to reach urban areas from convenient locations in the port.

3. All suitable measures should be taken by the competent authorities to make known to shipowners and to seafarers entering port any special laws and customs, the contravention of which may jeopardize their freedom.

4. Port areas and access roads should be provided by the competent authorities with adequate lighting and signposting and regular patrols for the protection of seafarers.

Guideline B4.4.6 – Seafarers in a foreign port

1. For the protection of seafarers in foreign ports, measures should be taken to facilitate:

(a) access to consuls of their State of nationality or State of residence; and

(b) effective cooperation between consuls and the local or national authorities.

2. Seafarers who are detained in a foreign port should be dealt with promptly under due process of law and with appropriate consular protection.

3. Whenever a seafarer is detained for any reason in the territory of a Member, the competent authority should, if the seafarer so requests, immediately inform the flag State and the State of nationality of the seafarer. The competent authority should promptly inform the seafarer of the right to make such a request. The State of nationality of the seafarer should promptly notify the seafarer's next of kin. The competent authority should allow consular officers of these States immediate access to the seafarer and regular visits thereafter so long as the seafarer is detained.

4. Each Member should take measures, whenever necessary, to ensure the safety of seafarers from aggression and other unlawful acts while ships are in their territorial waters and especially in

bör alltid finnas tillgängliga vid rimliga tider för att sjömännen skall kunna åka till olika stadsdelar från välbelägna platser i hamnen.

3. De behöriga myndigheterna bör medverka till att redare och sjömän som angör hamn får information om eventuella speciella lagar och sedvänjor som kan leda till frihetsberövande vid överträdelse.

4. De behöriga myndigheterna bör se till att hamnområden och tillfartsvägar får tillräcklig belysning och skyltning och regelbunden patrullering för att skydda sjömännen.

Anvisning B4.4.6 – Sjömän i utländsk hamn

1. För att skydda sjömän i utländsk hamn bör åtgärder vidtas för att underlätta:

(a) tillgång till konsulater från medborgarlandet eller bosättningslandet, och

(b) ett effektivt samarbete mellan konsulater och lokala eller nationella myndigheter.

2. Sjömän som hålls i häkte i en främmande hamn bör få sitt fall prövat snabbt i ett korrekt rättsligt förfarande och med lämpligt konsulariskt skydd.

3. När sjömän av någon anledning häktas på en medlemsstats territorium, bör den behöriga myndigheten på sjömännens begäran omedelbart informera sjömännens flaggstat och medborgarland. Den behöriga myndigheten bör genast informera sjömännen om rätten att framföra en sådan begäran. Personens medborgarland bör genast meddela dennes anhöriga. Den behöriga myndigheten bör låta konsulatspersonal från dessa stater besöka den häktade omedelbart och därefter regelbundet så länge vederbörande sitter häktad.

4. Varje medlemsstat bör vid behov trygga sjömännens säkerhet mot aggression och andra olagliga handlingar medan fartyg är i deras territorialvatten, och i synnerhet vid infart i hamn.

approaches to ports.

5. Every effort should be made by those responsible in port and on board a ship to facilitate shore leave for seafarers as soon as possible after a ship's arrival in port.

5. Ansvarig personal i hamn och ombord på fartyg bör sträva efter att underlätta landpermission för sjömännen snarast möjligt efter det att fartyget gått i hamn.

Regulation

Regulation 4.5 – Social security

Purpose: To ensure that measures are taken with a view to providing seafarers with access to social security protection

1. Each Member shall ensure that all seafarers and, to the extent provided for in its national law, their dependants have access to social security protection in accordance with the Code without prejudice however to any more favourable conditions referred to in paragraph 8 of article 19 of the Constitution.

2. Each Member undertakes to take steps, according to its national circumstances, individually and through international cooperation, to achieve progressively comprehensive social security protection for seafarers.

3. Each Member shall ensure that seafarers who are subject to its social security legislation, and, to the extent provided for in its national law, their dependants, are entitled to benefit from social security protection no less favourable than that enjoyed by shore-workers.

Standard

Standard A4.5 – Social security

1. The branches to be considered with a view to achieving progressively comprehensive social security protection under Regulation 4.5 are: medical care, sickness benefit, unemployment benefit, old-age benefit, employment injury benefit, family benefit, maternity benefit, invalidity benefit and survivors' benefit, complementing the protection provided for under Regulations 4.1, on medical care, and 4.2, on shipowners'

Regel

Regel 4.5 – Socialförsäkring

Syfte: Att säkerställa att sjömännen får tillgång till socialförsäkringsskydd

1. Varje medlemsstat skall se till att alla sjömän och, i den mån detta föreskrivs i dess nationella lag, personalens anhöriga har tillgång till socialförsäkringsskydd enligt koden, utan att detta påverkar de eventuella förmånligare villkor som avses i artikel 19 punkt 8 i stadgan.

2. Varje medlemsstat åtar sig att på sina nationella villkor, individuellt och i samarbete med andra stater, successivt ordna ett fullständigt socialförsäkringsskydd för sjömän.

3. Varje medlemsstat skall se till att sjömän som lyder under dess lagstiftning om socialförsäkring och, i den mån det föreskrivs i dess nationella lag, personalens anhöriga, är berättigade till socialförsäkringsskydd som inte är mindre förmånligt än det som landbaserad personal har.

Standard

Standard A4.5 – Socialförsäkring

1. De områden där det bör övervägas att successivt införa ett fullständigt socialförsäkringsskydd enligt regel 4.5 är: hälso- och sjukvård, förmåner vid sjukdom, förmåner vid arbetslöshet, förmåner vid ålderdom, förmåner vid arbetsskada, familjeförmåner, förmåner vid moderskap, förmåner vid invaliditet och förmåner till efterlevande, som komplettering av det skydd som ges enligt regel 4.1 om hälso- och

liability, and under other titles of this Convention.

2. At the time of ratification, the protection to be provided by each Member in accordance with Regulation 4.5, paragraph 1, shall include at least three of the nine branches listed in paragraph 1 of this Standard.

3. Each Member shall take steps according to its national circumstances to provide the complementary social security protection referred to in paragraph 1 of this Standard to all seafarers ordinarily resident in its territory. This responsibility could be satisfied, for example, through appropriate bilateral or multilateral agreements or contribution-based systems. The resulting protection shall be no less favourable than that enjoyed by shoreworkers resident in their territory.

4. Notwithstanding the attribution of responsibilities in paragraph 3 of this Standard, Members may determine, through bilateral and multilateral agreements and through provisions adopted in the framework of regional economic integration organizations, other rules concerning the social security legislation to which seafarers are subject.

5. Each Member's responsibilities with respect to seafarers on ships that fly its flag shall include those provided for by Regulations 4.1 and 4.2 and the related provisions of the Code, as well as those that are inherent in its general obligations under international law.

6. Each Member shall give consideration to the various ways in which comparable benefits will, in accordance with national law and practice, be provided to seafarers in the absence of adequate coverage in the branches referred to in paragraph 1 of this Standard.

7. The protection under Regulation 4.5, paragraph 1, may, as appropriate, be contained in laws or regulations, in private schemes or in collective bargaining agreements or in a combination of these.

sjukvård och 4.2 om redarens ansvar, och i andra kapitel i denna konvention.

2. Vid tidpunkten för ratifikation skall det skydd som varje medlemsstat skall tillhandahålla enligt regel 4.5 punkt 1 innefatta minst tre av de nio områden som listas i punkt 1 i denna standard.

3. Varje medlemsstat skall vidta åtgärder enligt sina nationella villkor för att ge det kompletterande socialförsäkringsskydd som avses i punkt 1 i denna standard till alla sjömän som vanligtvis bor på dess territorium. Detta ansvar kan exempelvis uppfyllas genom lämpliga bilaterala eller multilaterala avtal eller avgiftsbaserade system. Det skydd som ges får inte vara mindre förmånligt än det som landbaserad personal som bor på dess territorium har.

4. Trots tilldelningen av uppgifter i punkt 3 i denna standard får medlemsstater, genom bilaterala och multilaterala avtal och genom regler som antagits inom regionala organisationer för ekonomisk integration, fastställa andra regler om den socialförsäkringslagstiftning som sjömännen lyder under.

5. Varje medlemsstats skyldigheter gentemot sjömän på fartyg som för dess flagg skall innefatta de som föreskrivs i reglerna 4.1 och 4.2 och motsvarande bestämmelser i koden, samt de som ingår i dess allmänna skyldigheter enligt internationell lag.

6. Varje medlemsstat skall överväga olika sätt att i brist på tillräcklig täckning inom de områden som nämns i punkt 1 i denna standard ge sjömän likvärdiga förmåner enligt nationell lag och praxis.

7. Skyddet enligt regel 4.5 punkt 1 får i tillämpliga fall inrymmas i lagar eller andra författningar, privata system, kollektivavtal eller en kombination av dessa.

8. To the extent consistent with their national law and practice, Members shall cooperate, through bilateral or multilateral agreements or other arrangements, to ensure the maintenance of social security rights, provided through contributory or non-contributory schemes, which have been acquired, or are in the course of acquisition, by all seafarers regardless of residence.

9. Each Member shall establish fair and effective procedures for the settlement of disputes.

10. Each Member shall at the time of ratification specify the branches for which protection is provided in accordance with paragraph 2 of this Standard. It shall subsequently notify the Director-General of the International Labour Office when it provides social security protection in respect of one or more other branches stated in paragraph 1 of this Standard. The Director-General shall maintain a register of this information and shall make it available to all interested parties.

11. The reports to the International Labour Office pursuant to article 22 of the Constitution, shall also include information regarding steps taken in accordance with Regulation 4.5, paragraph 2, to extend protection to other branches.

Guideline

Guideline B4.5 – Social security

1. The protection to be provided at the time of ratification in accordance with Standard A4.5, paragraph 2, should at least include the branches of medical care, sickness benefit and employment injury benefit.

2. In the circumstances referred to in Standard A4.5, paragraph 6, comparable benefits may be provided through insurance, bilateral and multilateral agreements or other effective means, taking into consideration the provisions of relevant collective bargaining agreements. Where such measures are adopted, seafarers covered by such measures should be advised of the

8. I den mån det är förenligt med medlemsstaternas nationella lag och praxis skall de genom bilaterala eller multilaterala avtal eller andra arrangemang samarbeta för att upprätthålla den rätt till socialförsäkring, avgiftsfinansierad eller inte avgiftsfinansierad, som alla sjömän oberoende av bostadsort har fått eller håller på att få.

9. Varje medlemsstat skall inrätta rättvisa och effektiva förfaranden för att lösa tvister.

10. Medlemsstaterna skall vid tidpunkten för ratifikation ange de områden för vilka skydd ges enligt punkt 2 i denna standard. De skall sedan meddela generaldirektören för Internationella arbetsbyrån när de tillhandahåller socialförsäkringsskydd inom ett eller flera av de områden som anges i punkt 1 i denna standard. Generaldirektören skall hålla ett register över dessa uppgifter som skall vara tillgängligt för alla berörda parter.

11. Rapporterna till Internationella arbetsbyrån enligt artikel 22 i stadgan skall också innefatta uppgifter om åtgärder som vidtagits enligt regel 4.5 punkt 2, för att utsträcka skyddet till andra områden.

Anvisning

Anvisning B4.5 – Socialförsäkring

1. Det skydd som skall tillhandahållas vid tidpunkten för ratifikation enligt standard A4.5 punkt 2, bör minst innefatta områdena hälso- och sjukvård, förmåner vid sjukdom och förmåner vid arbetsskada.

2. Under de omständigheter som avses i standard A4.5 punkt 6, får likvärdiga förmåner ges genom försäkring, bilaterala och multilaterala avtal eller på annat verksam sätt, varvid man bör ta hänsyn till bestämmelserna i gällande kollektivavtal. Där sådana åtgärder vidtas bör den sjöman som omfattas få information om på vilket sätt socialförsäkringsskydd kommer att

means by which the various branches of social security protection will be provided.

3. Where seafarers are subject to more than one national legislation covering social security, the Members concerned should cooperate in order to determine by mutual agreement which legislation is to apply, taking into account such factors as the type and level of protection under the respective legislations which is more favourable to the seafarer concerned as well as the seafarer's preference.

4. The procedures to be established under Standard A4.5, paragraph 9, should be designed to cover all disputes relevant to the claims of the seafarers concerned, irrespective of the manner in which the coverage is provided.

5. Each Member which has national seafarers, non-national seafarers or both serving on ships that fly its flag should provide the social security protection in the Convention as applicable, and should periodically review the branches of social security protection in Standard A4.5, paragraph 1, with a view to identifying any additional branches appropriate for the seafarers concerned.

6. The seafarers' employment agreement should identify the means by which the various branches of social security protection will be provided to the seafarer by the shipowner as well as any other relevant information at the disposal of the shipowner, such as statutory deductions from the seafarers' wages and shipowners' contributions which may be made in accordance with the requirements of identified authorized bodies pursuant to relevant national social security schemes.

7. The Member whose flag the ship flies should, in effectively exercising its jurisdiction over social matters, satisfy itself that the shipowners' responsibilities concerning social security protection are met, including making the required contributions to social security schemes.

tillhandahållas på de olika områdena.

3. När sjömän lyder under fler än en nationell lagstiftning om socialförsäkring bör berörda medlemsstater gemensamt i ömsesidiga avtal fastställa vilken som skall tillämpas, med beaktande av vilken art och nivå på skyddet i respektive lagstiftning som är förmånligast för den berörda sjömannen, och sjömannens preferens.

4. De förfaranden som skall fastställas enligt standard A4.5 punkt 9, bör utformas så att de omfattar alla tvister som rör den berörda sjömannens anspråk, oberoende av det sätt på vilket täckning ges.

5. Varje medlemsstat som har nationell och/eller icke-nationell sjömän som tjänstgör på fartyg som för dess flagg bör tillhandahålla det socialförsäkringsskydd som gäller enligt konventionen, och bör då och då se över områdena för detta i standard A4.5 punkt 1 för att ta fram eventuella ytterligare områden som är av intresse för den berörda sjömannen.

6. I sjömannens anställningsavtal bör anges det sätt på vilket redaren skall ställa socialförsäkringsskydd inom de olika områdena till sjömannens förfogande och eventuella andra relevanta uppgifter som redaren har tillgång till, exempelvis obligatoriska avdrag från sjömannens lön och redarbidrag som kan göras enligt kraven från angivna bemyndigade organ enligt relevanta nationella socialförsäkringssystem.

7. När den medlemsstat vars flagg fartyget för utövar sin jurisdiktion i sociala frågor, bör den se till att redarna uppfyller sina skyldigheter med avseende på socialförsäkringsskydd, bland annat att de gör de inbetalningar till socialförsäkringssystemen som krävs.

Title 5. Compliance and Enforcement

Kapitel 5. Uppfyllelse och tillämpning

1. The Regulations in this Title specify each Member's responsibility to fully implement and enforce the principles and rights set out in the Articles of this Convention as well as the particular obligations provided for under its Titles 1, 2, 3 and 4.

2. Paragraphs 3 and 4 of Article VI, which permit the implementation of Part A of the Code through substantially equivalent provisions, do not apply to Part A of the Code in this Title.

3. In accordance with paragraph 2 of Article VI, each Member shall implement its responsibilities under the Regulations in the manner set out in the corresponding Standards of Part A of the Code, giving due consideration to the corresponding Guidelines in Part B of the Code.

4. The provisions of this Title shall be implemented bearing in mind that seafarers and shipowners, like all other persons, are equal before the law and are entitled to the equal protection of the law and shall not be subject to discrimination in their access to courts, tribunals or other dispute resolution mechanisms. The provisions of this Title do not determine legal jurisdiction or a legal venue.

Regulation

Regulation 5.1 – Flag State responsibilities

Purpose: To ensure that each Member implements its responsibilities under this Convention with respect to ships that fly its flag

Regulation 5.1.1 – General principles

1. Each Member is responsible for ensuring implementation of its obligations under this Convention on ships that fly its flag.

2. Each Member shall establish an effective system for the inspection and certification of maritime labour conditions, in accordance with Regulations 5.1.3 and 5.1.4 ensuring

1. Reglerna i detta kapitel lägger fast varje medlemsstats ansvar för att fullt ut genomföra och tillämpa de principer och rättigheter som fastställs i artiklarna i denna konvention och de särskilda skyldigheter som föreskrivs i kapitel 1, 2, 3 och 4.

2. Punkterna 3 och 4 i artikel VI, enligt vilka del A i koden kan tillämpas genom i huvudsak likvärdiga föreskrifter, gäller inte del A i koden i detta kapitel.

3. Enligt artikel VI punkt 2 skall varje medlemsstat fullgöra sina skyldigheter enligt reglerna på det sätt som fastställs i motsvarande standarder i del A i koden, med vederbörlig hänsyn till motsvarande anvisningar i del B i koden.

4. Föreskrifterna i detta kapitel skall tillämpas med beaktande av att sjömän och redare, liksom alla andra personer, är lika inför lagen, berättigade till samma lagliga skydd och inte får utsättas för diskriminering när det gäller tillgång till olika slags domstolar eller andra verktyg för lösning av tvister. Föreskrifterna i detta kapitel avgör inte rättslig jurisdiktion eller rättsligt forum.

Regel

Regel 5.1 – Flaggsstatens ansvar

Syfte: Att säkerställa att varje medlemsstat fullgör sina skyldigheter enligt denna konvention med avseende på fartyg som för dess flagg

Regel 5.1.1 – Allmänna principer

1. Varje medlemsstat har ansvar för att fullgöra sina skyldigheter enligt denna konvention på fartyg som för dess flagg.

2. Varje medlemsstat skall inrätta ett effektivt system för inspektion och certifiering av arbetsförhållandena till sjöss enligt reglerna 5.1.3 och 5.1.4 och se till att

that the working and living conditions for seafarers on ships that fly its flag meet, and continue to meet, the standards in this Convention.

3. In establishing an effective system for the inspection and certification of maritime labour conditions, a Member may, where appropriate, authorize public institutions or other organizations (including those of another Member, if the latter agrees) which it recognizes as competent and independent to carry out inspections or to issue certificates or to do both. In all cases, the Member shall remain fully responsible for the inspection and certification of the working and living conditions of the seafarers concerned on ships that fly its flag.

4. A maritime labour certificate, complemented by a declaration of maritime labour compliance, shall constitute prima facie evidence that the ship has been duly inspected by the Member whose flag it flies and that the requirements of this Convention relating to working and living conditions of the seafarers have been met to the extent so certified.

5. Information about the system referred to in paragraph 2 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports to the International Labour Office pursuant to article 22 of the Constitution.

Standard

Standard A5.1.1 – General principles

1. Each Member shall establish clear objectives and standards covering the administration of its inspection and certification systems, as well as adequate overall procedures for its assessment of the extent to which those objectives and standards are being attained.

2. Each Member shall require all ships that fly its flag to have a copy of this Convention available on board.

arbets- och levnadsförhållandena för personalen på fartyg som för dess flagg uppfyller, och fortsätta att uppfylla, standarderna i denna konvention.

3. När en medlemsstat inrättar ett effektivt system för inspektion och certifiering av arbetsförhållandena till sjöss, får den i tillämpliga fall bemyndiga offentliga institutioner eller andra organisationer (även i en annan medlemsstat, om denna samtycker) som den erkänner som behörig och oberoende att utföra inspektioner och/eller utfärda certifikat. Medlemsstaten skall under alla förhållanden ha kvar det fulla ansvaret för inspektion och certifiering av den berörda sjömännens arbets- och levnadsförhållanden på fartyg som för dess flagg.

4. Ett sjöarbetscertifikat skall tillsammans med en försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen, utgöra prima facie-bevis för att den medlemsstat vars flagg fartyget för vederbörligen har inspekterat detta och att de krav i denna konvention som rör sjömännens arbets- och levnadsförhållanden har uppfyllts i den omfattning certifikatet visar.

5. Information om det system som anges i punkt 2 i denna regel, bland annat den metod som används för att bedöma dess effektivitet, skall ingå i medlemsstatens rapporter till Internationella arbetsbyrån enligt artikel 22 i stadgan.

Standard

Standard A5.1.1 – Allmänna principer

1. Varje medlemsstat skall ställa upp tydliga mål och normer för förvaltning av dess inspektions- och certifieringssystem, samt lämpliga övergripande förfaranden för att bedöma i vilken omfattning dessa mål och normer uppnås.

2. Varje medlemsstat skall kräva att alla fartyg som för dess flagg har en kopia av denna konvention ombord.

Guideline

Anvisning

Guideline B5.1.1 – General principles

Anvisning B5.1.1 – Allmänna principer

1. The competent authority should make appropriate arrangements to promote effective cooperation between public institutions and other organizations, referred to in Regulations 5.1.1 and 5.1.2, concerned with seafarers' shipboard working and living conditions.

1. Den behöriga myndigheten bör göra lämplig arrangemang för att främja effektiv samordning mellan offentliga institutioner och andra organisationer som nämns i reglerna 5.1.1 och 5.1.2 och som sysslar med sjömännens arbets- och levnadsförhållanden.

2. In order to better ensure cooperation between inspectors and shipowners, seafarers and their respective organizations, and to maintain or improve seafarers' working and living conditions, the competent authority should consult the representatives of such organizations at regular intervals as to the best means of attaining these ends. The manner of such consultation should be determined by the competent authority after consulting with shipowners' and seafarers' organizations.

2. För att bättre försäkra sig om att inspektörer, redare och sjömän och deras respektive organisationer samarbetar, och för att upprätthålla eller förbättra sjömännens arbets- och levnadsförhållanden, bör den behöriga myndigheten regelbundet samråda med representanter för dessa organisationer om det bästa sättet att uppnå dessa syften. Hur sådant samråd skall genomföras bör den behöriga myndigheten avgöra efter samråd med redar- och sjöfolksorganisationer.

Regulation

Regel

Regulation 5.1.2 – Authorization of recognized organizations

Regel 5.1.2 – Bemyndigande av erkända organisationer

1. The public institutions or other organizations referred to in paragraph 3 of Regulation 5.1.1 (recognized organizations) shall have been recognized by the competent authority as meeting the requirements in the Code regarding competency and independence. The inspection or certification functions which the recognized organizations may be authorized to carry out shall come within the scope of the activities that are expressly mentioned in the Code as being carried out by the competent authority or a recognized organization.

1. Den behöriga myndigheten skall ha bedömt att de offentliga institutioner eller andra organisationer som avses i regel 5.1.1 punkt 3 (erkända organisationer) uppfyller kodens krav på kompetens och oberoende. De inspektioner och certifieringar som dessa organisationer kan bemyndigas utföra skall ligga inom ramen för vad koden uttryckligt anger som uppgifter som skall utföras av den behöriga myndigheten eller en erkänd organisation.

2. The reports referred to in paragraph 5 of Regulation 5.1.1 shall contain information regarding any recognized organization, the extent of authorizations given and the arrangements made by the Member to ensure that the authorized activities are carried out completely and effectively.

2. De rapporter som avses i regel 5.1.1 punkt 5 skall innehålla uppgifter om erkända organisationer, bemyndigandenas omfattning och den behöriga myndighetens åtgärder för att se till att organisationen utför uppgifterna på ett fullgott och effektivt sätt.

Standard

Standard A5.1.2 – Authorization of recognized organizations

1. For the purpose of recognition in accordance with paragraph 1 of Regulation 5.1.2, the competent authority shall review the competency and independence of the organization concerned and determine whether the organization has demonstrated, to the extent necessary for carrying out the activities covered by the authorization conferred on it, that the organization:

(a) has the necessary expertise in the relevant aspects of this Convention and an appropriate knowledge of ship operations, including the minimum requirements for seafarers to work on a ship, conditions of employment, accommodation, recreational facilities, food and catering, accident prevention, health protection, medical care, welfare and social security protection;

(b) has the ability to maintain and update the expertise of its personnel;

(c) has the necessary knowledge of the requirements of this Convention as well as of applicable national laws and regulations and relevant international instruments; and

(d) is of the appropriate size, structure, experience and capability commensurate with the type and degree of authorization.

2. Any authorizations granted with respect to inspections shall, as a minimum, empower the recognized organization to require the rectification of deficiencies that it identifies in seafarers' working and living conditions and to carry out inspections in this regard at the request of a port State.

3. Each Member shall establish:

(a) a system to ensure the adequacy of work performed by recognized organizations, which includes information on all applicable national laws and regulations and relevant international instruments; and

Standard

Standard A5.1.2 – Bemyndigande av erkända organisationer

1. För erkännande enligt regel 5.1.2 punkt 1 skall den behöriga myndigheten granska den berörda organisationens kompetens och oberoende och fastställa om den, i den omfattning som är nödvändig för att bedriva den verksamhet som omfattas av det bemyndigande den tilldelats, har visat att den:

(a) har den sakkunskap i relevanta delar av denna konvention som behövs och lämplig kunskap om drift av fartyg, bland annat om minimikrav på fartygspersonal, anställningsförhållanden, bostäder, rekreativsmöjligheter, mat och förplägnad, förebyggande av olyckor, hälso- och sjukvård, välfärd och socialförsäkringsskydd,

(b) har möjlighet att vidmakthålla och uppdatera personalens sakkunskap,

(c) har nödvändig kunskap om kraven i denna konvention och om gällande nationella lagar och andra författningar och tillämpliga internationella instrument, och

(d) har en lämplig storlek, struktur, erfarenhet och duglighet som svarar mot bemyndigandets art och omfattning.

2. Alla bemyndiganden för tillsyn som beviljas skall minst ge den erkända organisationen befogenhet att kräva rättelse av de brister i sjömännens arbets- och levnadsförhållanden som den träffar på och utföra tillsyn i detta avseende på begäran av en hamnstat.

3. Varje medlemsstat skall inrätta:

(a) ett system för att säkerställa att det arbete som erkända organisationer gör, vilket innefattar information om alla gällande nationella lagar och andra författningar och relevanta internationella instrument, är tillfredsställande, och

(b) procedures for communication with and oversight of such organizations.

4. Each Member shall provide the International Labour Office with a current list of any recognized organizations authorized to act on its behalf and it shall keep this list up to date. The list shall specify the functions that the recognized organizations have been authorized to carry out. The Office shall make the list publicly available.

Guideline

Guideline B5.1.2 – Authorization of recognized organizations

1. The organization seeking recognition should demonstrate the technical, administrative and managerial competence and capacity to ensure the provision of timely service of satisfactory quality.

2. In evaluating the capability of an organization, the competent authority should determine whether the organization:

(a) has adequate technical, managerial and support staff;

(b) has sufficient qualified professional staff to provide the required service, representing an adequate geographical coverage;

(c) has proven ability to provide a timely service of satisfactory quality; and

(d) is independent and accountable in its operations.

3. The competent authority should conclude a written agreement with any organization that it recognizes for purposes of an authorization. The agreement should include the following elements:

(a) scope of application;

(b) purpose;

(b) förfaranden för kommunikation med och tillsyn av sådana organisationer.

4. Varje medlemsstat skall förse Internationella arbetsbyrån med en aktuell lista över erkända organisationer som bemyndigats att arbeta för dess räkning och hålla den aktuell. Listan skall ange de funktioner som de erkända organisationerna har bemyndigats att sköta. Byrån skall hålla listan tillgänglig för allmänheten.

Anvisning

Anvisning B5.1.2 – Bemyndigande av erkända organisationer

1. Organisationer som vill bli erkända bör visa sin tekniska och administrativa kompetens, sin ledningskompetens och sin förmåga att punktligt tillhandahålla en tjänst av tillfredsställande kvalitet.

2. Den behöriga myndigheten bör vid utvärdering av en organisations förmåga fastställa om organisationen:

(a) har lämplig teknisk personal, ledningspersonal och biträdespersonal,

(b) har tillräckligt kompetent fackutbildad personal för att tillhandahålla den tjänst som behövs, och som representerar ett tillräckligt geografiskt område,

(c) har visat förmåga att punktligt tillhandahålla en tjänst av tillfredsställande kvalitet, och

(d) är oberoende och ansvarig för sin verksamhet.

3. Den behöriga myndigheten bör sluta ett skriftligt avtal med varje organisation som den erkänner för bemyndigande. Avtalet bör innefatta följande delar:

(a) tillämpningsområde,

(b) syfte,

- | | |
|---|---|
| (c) general conditions; | (c) allmänna villkor, |
| (d) the execution of functions under authorization; | (d) utförande av de funktioner bemyndigandet avser, |
| (e) legal basis of the functions under authorization; | (e) rättslig nivå på de funktioner bemyndigandet avser, |
| (f) reporting to the competent authority; | (f) rapportering till den behöriga myndigheten, |
| (g) specification of the authorization from the competent authority to the recognized organization; and | (g) specifikation av bemyndigandet från den behöriga myndigheten till den erkända organisationen, och |
| (h) the competent authority's supervision of activities delegated to the recognized organization. | (h) den behöriga myndighetens övervakning av verksamhet som delegerats till den erkända organisationen. |
4. Each Member should require the recognized organizations to develop a system for qualification of staff employed by them as inspectors to ensure the timely updating of their knowledge and expertise.
4. Varje medlemsstat bör kräva att de erkända organisationerna tar fram ett system för kvalificering av personal som är anställd som inspektörer, för att säkerställa att deras kunskaper och sakkunskap uppdateras i rätt tid.

5. Each Member should require the recognized organizations to maintain records of the services performed by them such that they are able to demonstrate achievement of the required standards in the items covered by the services.
5. Varje medlemsstat bör kräva att de erkända organisationerna för protokoll över de tjänster de utför, så att de kan visa att de fyller normerna i de avseenden tjänsterna omfattar.

6. In establishing the oversight procedures referred to in Standard A5.1.2, paragraph 3(b), each Member should take into account the Guidelines for the Authorization of Organizations Acting on Behalf of the Administration, adopted in the framework of the International Maritime Organization.
6. Varje medlemsstat bör, när den inför de tillsynsförfaranden som avses i standard A5.1.2 punkt 3 b, ta hänsyn till Guidelines for the Authorization of Organizations Acting on Behalf of the Administration som Internationella sjöfartsorganisationen antagit.

Regulation

Regulation 5.1.3 – Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance

1. This Regulation applies to ships of:

- (a) 500 gross tonnage or over, engaged in international voyages; and
- (b) 500 gross tonnage or over, flying the flag of a Member and operating from a port, or between ports, in another country.

Regel

Regel 5.1.3 – Sjöarbetscertifikat och försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen

1. Denna regel är tillämplig på fartyg om:

- (a) minst 500 bruttoton som används i internationell sjöfart, och
- (b) minst 500 bruttoton som för en medlemsstats flagg och opererar från en hamn, eller mellan hamnar, i ett annat land.

For the purpose of this Regulation, international voyage means a voyage from a country to a port outside such a country.

2. This Regulation also applies to any ship that flies the flag of a Member and is not covered by paragraph 1 of this Regulation, at the request of the shipowner to the Member concerned.

3. Each Member shall require ships that fly its flag to carry and maintain a maritime labour certificate certifying that the working and living conditions of seafarers on the ship, including measures for ongoing compliance to be included in the declaration of maritime labour compliance referred to in paragraph 4 of this Regulation, have been inspected and meet the requirements of national laws or regulations or other measures implementing this Convention.

4. Each Member shall require ships that fly its flag to carry and maintain a declaration of maritime labour compliance stating the national requirements implementing this Convention for the working and living conditions for seafarers and setting out the measures adopted by the shipowner to ensure compliance with the requirements on the ship or ships concerned.

5. The maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance shall conform to the model prescribed by the Code.

6. Where the competent authority of the Member or a recognized organization duly authorized for this purpose has ascertained through inspection that a ship that flies the Member's flag meets or continues to meet the standards of this Convention, it shall issue or renew a maritime labour certificate to that effect and maintain a publicly available record of that certificate.

7. Detailed requirements for the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance, including a list of the matters that must be inspected and

Med internationell sjöfart avses i denna regel sjöfart från ett land till en hamn utanför det landet.

2. Denna regel skall även tillämpas på varje fartyg som för en medlemsstats flagg och som inte omfattas av punkt 1 i denna regel, på framställning av redaren till den berörda medlemsstaten.

3. Varje medlemsstat skall kräva att fartyg som för dess flagg medför och bevarar ett sjöarbetscertifikat som intygar att sjömännens arbets- och levnadsförhållanden på fartyget, bland annat åtgärder för fortlöpande uppfyllelse som skall ingå i den försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen som nämns i punkt 4 i denna regel, har inspekterats och uppfyller kraven i nationella lagar, andra författningar eller tillämpningsföreskrifter till denna konvention.

4. Varje medlemsstat skall kräva att fartyg som för dess flagg medför och bevarar en försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen som anger de nationella tillämpningsföreskrifterna till denna konvention för sjömännens arbets- och levnadsförhållanden och anger vilka åtgärder redaren vidtagit för att uppfylla kraven på det berörda fartyget/fartygen.

5. Sjöarbetscertifikat och försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen skall följa den mall som koden föreskriver.

6. När medlemsstatens behöriga myndighet eller en erkänd organisation som är bemyndigad för detta syfte vid en inspektion har konstaterat att ett fartyg som för medlemsstatens flagg uppfyller eller fortsätter att uppfylla standarderna i denna konvention, skall den utfärda eller förnya ett sjöarbetscertifikat av denna innebörd. Certifikatet skall registreras, och registret skall vara tillgängligt för allmänheten.

7. I del A i koden finns utförliga krav för sjöarbetscertifikat och försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen, bland annat en lista över de

approved, are set out in Part A of the Code.

förhållanden som måste inspekteras och godkännas.

Standard

Standard

Standard A5.1.3 – Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance

Standard A5.1.3 – Sjöarbetscertifikat och försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen

1. The maritime labour certificate shall be issued to a ship by the competent authority, or by a recognized organization duly authorized for this purpose, for a period which shall not exceed five years. A list of matters that must be inspected and found to meet national laws and regulations or other measures implementing the requirements of this Convention regarding the working and living conditions of seafarers on ships before a maritime labour certificate can be issued is found in Appendix A5-I.

1. Den behöriga myndigheten eller en erkänd organisation som är bemyndigad för detta syfte skall utfärda sjöarbetscertifikat för ett fartyg på högst fem år. I tillägg A5-I finns en lista över förhållanden som måste inspekteras och konstateras uppfylla nationella lagar och andra författningar om tillämpning av de krav i denna konvention som rör arbets- och levnadsförhållanden för sjömännen på fartyg, innan ett sjöarbetscertifikat kan utfärdas.

2. The validity of the maritime labour certificate shall be subject to an intermediate inspection by the competent authority, or by a recognized organization duly authorized for this purpose, to ensure continuing compliance with the national requirements implementing this Convention. If only one intermediate inspection is carried out and the period of validity of the certificate is five years, it shall take place between the second and third anniversary dates of the certificate. Anniversary date means the day and month of each year which will correspond to the date of expiry of the maritime labour certificate. The scope and depth of the intermediate inspection shall be equal to an inspection for renewal of the certificate. The certificate shall be endorsed following satisfactory intermediate inspection.

2. Sjöarbetscertifikat skall gälla med förbehåll för en intermediär inspektion som den behöriga myndigheten eller en för detta syfte bemyndigad, erkänd organisation skall göra för att säkerställa fortlöpande uppfyllelse med de nationella tillämpningsföreskrifterna för denna konvention. Om intyget är giltigt i fem år och endast en inspektion görs under denna tid, skall den göras minst två men högst tre år före den dag då intyget upphör att gälla. Inspektionen skall vara lika omfattande och grundlig som en inspektion för att förnya intyget. Intyget skall skrivas under efter en godkänd intermediär inspektion.

3. Notwithstanding paragraph 1 of this Standard, when the renewal inspection has been completed within three months before the expiry of the existing maritime labour certificate, the new maritime labour certificate shall be valid from the date of completion of the renewal inspection for a period not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate.

3. Utan hinder av vad som sägs i punkt 1 i denna standard skall ett nytt sjöarbetscertifikat gälla från den dag den förnyade inspektionen genomförs för en period som inte överskrider fem år räknat från utgångsdatum av det gällande certifikatet, när den förnyade inspektionen genomförs tidigast tre månader innan ett gällande sjöarbetscertifikat upphör att gälla.

4. When the renewal inspection is completed

4. När den förnyade inspektionen genom-

more than three months before the expiry date of the existing maritime labour certificate, the new maritime labour certificate shall be valid for a period not exceeding five years starting from the date of completion of the renewal inspection.

5. A maritime labour certificate may be issued on an interim basis:

- (a) to new ships on delivery;
- (b) when a ship changes flag; or
- (c) when a shipowner assumes responsibility for the operation of a ship which is new to that shipowner.

6. An interim maritime labour certificate may be issued for a period not exceeding six months by the competent authority or a recognized organization duly authorized for this purpose.

7. An interim maritime labour certificate may only be issued following verification that:

- (a) the ship has been inspected, as far as reasonable and practicable, for the matters listed in Appendix A5-I, taking into account verification of items under subparagraphs (b), (c) and (d) of this paragraph;
- (b) the shipowner has demonstrated to the competent authority or recognized organization that the ship has adequate procedures to comply with this Convention;
- (c) the master is familiar with the requirements of this Convention and the responsibilities for implementation; and
- (d) relevant information has been submitted to the competent authority or recognized organization to produce a declaration of maritime labour compliance.

8. A full inspection in accordance with paragraph 1 of this Standard shall be carried out prior to expiry of the interim certificate to enable issue of the full-term maritime labour certificate. No further interim certificate may be issued following the initial

förs tidigare än tre månader innan ett gällande sjöarbetscertifikat upphör att gälla, skall det nya sjöarbetscertifikat gälla under en period som inte överskrider fem år räknat från den dag den förnyade inspektionen genomförs.

5. Ett interimistiskt sjöarbetscertifikat får utfärdas:

- (a) vid leverans av nya fartyg,
- (b) när ett fartyg skiftar flagg, eller
- (c) när en redare övertar ansvaret för driften av ett fartyg som är nytt för denne.

6. Den behöriga myndigheten eller en erkänd organisation som är bemyndigad för detta syfte får utfärda ett interimistiskt sjöarbetscertifikat för en period som inte överskrider sex månader.

7. Ett interimistiskt sjöarbetscertifikat får utfärdas först sedan det verifierats att:

- (a) fartyget så långt det är rimligt och möjligt inspekterats med avseende på de förhållanden som anges i tillägg A5-I och även kraven i b, c och d i denna punkt är uppfyllda,
- (b) redaren har visat för den behöriga myndigheten eller den erkända organisationen att fartyget har tillfredsställande rutiner för att uppfylla denna konvention,
- (c) befälhavaren är förtrogen med kraven i denna konvention och ansvaret för dess tillämpning, och
- (d) de uppgifter som behövs för att upprätta en försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen har lämnats till den behöriga myndigheten eller erkända organisationen.

8. En fullständig inspektion enligt punkt 1 i denna standard skall göras innan det interimistiska certifikatet löper ut för att ett sjöarbetscertifikat för en hel period skall kunna utfärdas. Inget ytterligare

six months referred to in paragraph 6 of this Standard. A declaration of maritime labour compliance need not be issued for the period of validity of the interim certificate.

9. The maritime labour certificate, the interim maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance shall be drawn up in the form corresponding to the models given in Appendix A5-II.

10. The declaration of maritime labour compliance shall be attached to the maritime labour certificate. It shall have two parts:

(a) Part I shall be drawn up by the competent authority which shall:

(i) identify the list of matters to be inspected in accordance with paragraph 1 of this Standard;

(ii) identify the national requirements embodying the relevant provisions of this Convention by providing a reference to the relevant national legal provisions as well as, to the extent necessary, concise information on the main content of the national requirements;

(iii) refer to ship-type specific requirements under national legislation;

(iv) record any substantially equivalent provisions adopted pursuant to paragraph 3 of Article VI; and

(v) clearly indicate any exemption granted by the competent authority as provided in Title 3; and

(b) Part II shall be drawn up by the shipowner and shall identify the measures adopted to ensure ongoing compliance with the national requirements between inspections and the measures proposed to ensure that there is continuous improvement.

The competent authority or recognized organization duly authorized for this purpose shall certify Part II and shall issue the declaration of maritime labour compliance.

11. The results of all subsequent inspections or other verifications carried out with

interimistiskt certifikat får utfärdas efter de första sex månader som anges i punkt 6 i denna standard. Ingen försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen behöver utfärdas för det interimistiska certifikatets giltighetstid.

9. Sjöarbetscertifikat, interimistiskt sjöarbetscertifikat och försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen skall utformas enligt de mallar som finns i tillägg A5-II.

10. Försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen skall bifogas sjöarbetscertifikat. Den skall bestå av två delar:

(a) del I, upprättas av den behöriga myndigheten som skall:

(i) ta fram en lista över de förhållanden som skall inspekteras i enlighet med punkt 1 i denna standard,

(ii) ange de nationella föreskrifter som införlivar relevanta bestämmelser från denna konvention genom en hänvisning till relevanta nationella rättsliga föreskrifter och, vid behov, kortfattad information om huvuddragen i de nationella kraven,

(iii) hänvisa till typspecifika krav på fartygen enligt nationell lagstiftning,

(iv) ta upp alla i huvudsak likvärdiga föreskrifter som antagits enligt artikel VI punkt 3, och

(v) tydligt ange eventuella undantag som den behöriga myndigheten beviljat enligt kapitel 3, och

(b) del II, upprättas av redaren och skall innehålla uppgifter om vad denne gjort för att uppfylla nationella föreskrifter mellan inspektionerna och det fortgående förbättringsarbete som föreslås.

Den behöriga myndigheten eller erkända organisationen som är bemyndigad för detta syfte skall bestyrka del II och därefter utfärda en försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen.

11. Resultaten av alla följande inspektioner eller andra verifikationer av det berörda

respect to the ship concerned and any significant deficiencies found during any such verification shall be recorded, together with the date when the deficiencies were found to have been remedied. This record, accompanied by an English-language translation where it is not in English, shall, in accordance with national laws or regulations, be inscribed upon or appended to the declaration of maritime labour compliance or made available in some other way to seafarers, flag State inspectors, authorized officers in port States and shipowners' and seafarers' representatives.

12. A current valid maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance, accompanied by an English-language translation where it is not in English, shall be carried on the ship and a copy shall be posted in a conspicuous place on board where it is available to the seafarers. A copy shall be made available in accordance with national laws and regulations, upon request, to seafarers, flag State inspectors, authorized officers in port States, and shipowners' and seafarers' representatives.

13. The requirement for an English-language translation in paragraphs 11 and 12 of this Standard does not apply in the case of a ship not engaged in an international voyage.

14. A certificate issued under paragraph 1 or 5 of this Standard shall cease to be valid in any of the following cases:

(a) if the relevant inspections are not completed within the periods specified under paragraph 2 of this Standard;

(b) if the certificate is not endorsed in accordance with paragraph 2 of this Standard;

(c) when a ship changes flag;

(d) when a shipowner ceases to assume the responsibility for the operation of a ship; and

(e) when substantial changes have been made to the structure or equipment covered

fartyget som genomförs och eventuella större brister som påträffas vid varje sådan kontroll skall noteras tillsammans med tidpunkten när de befanns vara åtgärdade. Dessa noteringar med en översättning till engelska, om de inte är skrivna på detta språk, skall på det sätt som föreskrivs i nationella lagar eller andra författningar noteras i eller bifogas försäkrans om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen eller på annat sätt göras tillgängliga för sjömännen, flaggstatsinspektörer, bemyndigade tjänstemän i hamnstaterna samt representanter för redare och sjömän.

12. Ett aktuellt och giltigt sjöarbetscertifikat och en försäkrans om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen med en översättning till engelska, om de inte är skrivna på detta språk, skall finnas på fartyget, och en kopia skall vara anslagen på en väl synlig plats ombord som är tillgänglig för sjömännen. På begäran skall en kopia, enligt nationella lagar och andra författningar, göras tillgänglig för sjömännen, flaggstatsinspektörer, bemyndigade tjänstemän i hamnstaterna samt representanter för redare och sjömän.

13. Kravet på översättning till engelska i punkterna 11 och 12 i denna standard gäller inte fartyg som inte går i internationell sjöfart.

14. Ett intyg som utfärdats enligt punkt 1 eller 5 i denna standard skall upphöra att gälla i följande fall:

(a) om de berörda inspektionerna inte är slutförda enligt vad som föreskrivs i punkt 2 i denna standard,

(b) om certifikatet inte är undertecknat enligt punkt 2 i denna standard,

(c) när ett fartyg skiftar flagg,

(d) när en redare inte längre ansvarar för driften av ett fartyg, och

(e) när betydande ändringar av konstruktion eller utrustning som omfattas av kapitel 3

in Title 3.

15. In the case referred to in paragraph 14(c), (d) or (e) of this Standard, a new certificate shall only be issued when the competent authority or recognized organization issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of this Standard.

16. A maritime labour certificate shall be withdrawn by the competent authority or the recognized organization duly authorized for this purpose by the flag State, if there is evidence that the ship concerned does not comply with the requirements of this Convention and any required corrective action has not been taken.

17. When considering whether a maritime labour certificate should be withdrawn in accordance with paragraph 16 of this Standard, the competent authority or the recognized organization shall take into account the seriousness or the frequency of the deficiencies.

Guideline

Guideline B5.1.3 – Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance

1. The statement of national requirements in Part I of the declaration of maritime labour compliance should include or be accompanied by references to the legislative provisions relating to seafarers' working and living conditions in each of the matters listed in Appendix A5-I. Where national legislation precisely follows the requirements stated in this Convention, a reference may be all that is necessary. Where a provision of the Convention is implemented through substantial equivalence as provided under Article VI, paragraph 3, this provision should be identified and a concise explanation should be provided. Where an exemption is granted by the competent authority as provided in Title 3, the particular provision or provisions concerned should be clearly indicated.

2. The measures referred to in Part II of the

har gjorts.

15 I de fall som anges i punkt 14 c, 14 d eller 14 e i denna standard skall ett nytt certifikat utfärdas först då den behöriga myndigheten eller erkända organisationen som utfärdar det nya certifikatet skaffat sig full visshet om att fartyget uppfyller kraven i denna standard.

16. Den behöriga myndigheten eller den erkända organisation som flaggstaten vederbörligen bemyndigat för detta syfte skall dra in ett sjöarbetscertifikat om det finns bevis för att fartyget inte uppfyller kraven enligt denna konvention och inga erforderliga åtgärder för rättelse har vidtagits.

17. Vid bedömning av om ett sjöarbetscertifikat bör återkallas enligt punkt 16 i denna standard skall den behöriga myndigheten eller den erkända organisationen beakta bristernas svårighetsgrad eller antal.

Anvisning

Anvisning B5.1.3 – Sjöarbetscertifikat och försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen

1. Meddelandet av nationella föreskrifter i del I av försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen bör innefatta eller åtföljas av hänvisningar till de författningsföreskrifter som behandlar sjömännens arbets- och levnadsförhållanden i var och en av de frågor som listas i tillägg A5-I. När nationell lagstiftning exakt följer kraven i denna konvention kan det räcka med en hänvisning. När en föreskrift i konventionen genomförs genom huvudsaklig överensstämmelse enligt artikel VI punkt 3, bör denna föreskrift tas fram och en exakt förklaring ges. När den behöriga myndigheten beviljar undantag enligt kapitel 3, bör den eller de berörda särskilda föreskrifterna tydligt anges.

2. De åtgärder som avses i del II i försäkran

declaration of maritime labour compliance, drawn up by the shipowner, should, in particular, indicate the occasions on which ongoing compliance with particular national requirements will be verified, the persons responsible for verification, the records to be taken, as well as the procedures to be followed where non-compliance is noted. Part II may take a number of forms. It could make reference to other more comprehensive documentation covering policies and procedures relating to other aspects of the maritime sector, for example documents required by the International Safety Management (ISM) Code or the information required by Regulation 5 of the SOLAS Convention, Chapter XI-1 relating to the ship's Continuous Synopsis Record.

om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen och som redaren utarbetar, bör speciellt ange när fortlöpande uppfyllelse med särskilda nationella föreskrifter kommer att verifieras, personer som svarar för verifikationen, protokoll som skall föras och förfaranden som skall följas när det finns brister i överensstämmelsen. Del II kan se ut på olika sätt. Den kan hänvisa till annan mera fullständig dokumentation omfattande principer och förfaranden som berör andra aspekter på den maritima sektorn, till exempel handlingar som krävs i International Security Management (ISM)-koden eller den information som krävs i regel 5 i SOLAS-konventionen, kapitel XI-1 som gäller fartygets Continuous Synopsis Record.

3. The measures to ensure ongoing compliance should include general international requirements required by the shipowner and master to keep themselves informed of the latest advances in technology and scientific findings concerning workplace design, taking into account the inherent dangers of seafarers' work, and to inform the seafarers' representatives accordingly, thereby guaranteeing a better level of protection of the seafarers' working and living conditions on board.

3. Åtgärderna för att säkerställa fortlöpande uppfyllelse bör innefatta allmänna internationella föreskrifter att redaren och befälhavaren skall hålla sig informerad om de senaste framstegen när det gäller tekniska och vetenskapliga rön om arbetsplatsens utformning, med beaktande av de risker som sjömännens arbete innebär, och skall informera sjömännens representanter om detta och därmed garantera ett bättre skydd av sjömännens arbets- och levnadsförhållanden ombord.

4. The declaration of maritime labour compliance should, above all, be drafted in clear terms designed to help all persons concerned, such as flag State inspectors, authorized officers in port States and seafarers, to check that the requirements are being properly implemented.

4. Försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen bör framförallt vara klart formulerad så att alla berörda, som flaggstatens inspektörer, bemyndigade tjänstemän i hamnstaterna och sjömännen, kan kontrollera att kraven tillämpas på ett riktigt sätt.

5. An example of the kind of information that might be contained in a declaration of maritime labour compliance is given in Appendix B5-I.

5. Ett exempel på det slags information som kan ingå i en försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen finns i tillägg B5-I.

6. When a ship changes flag as referred to in Standard A5.1.3, paragraph 14(c), and where both States concerned have ratified this Convention, the Member whose flag the ship was formerly entitled to fly should, as soon as possible, transmit to the competent authority of the other Member copies of the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance

6. När ett fartyg skiftar flagg som sägs i standard A5.1.3 punkt 14 c, och när båda de berörda staterna har ratificerat denna konvention, bör den medlemsstat vars flagg fartyget tidigare hade rätt att föra, snarast möjligt till den behöriga myndigheten i den andra medlemsstaten överlämna kopior av det sjöarbetscertifikat och den försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonven-

carried by the ship before the change of flag and, if applicable, copies of the relevant inspection reports if the competent authority so requests within three months after the change of flag has taken place.

Regulation

Regulation 5.1.4 – Inspection and enforcement

1. Each Member shall verify, through an effective and coordinated system of regular inspections, monitoring and other control measures, that ships that fly its flag comply with the requirements of this Convention as implemented in national laws and regulations.

2. Detailed requirements regarding the inspection and enforcement system referred to in paragraph 1 of this Regulation are set out in Part A of the Code.

Standard

Standard A5.1.4 – Inspection and enforcement

1. Each Member shall maintain a system of inspection of the conditions for seafarers on ships that fly its flag which shall include verification that the measures relating to working and living conditions as set out in the declaration of maritime labour compliance, where applicable, are being followed, and that the requirements of this Convention are met.

2. The competent authority shall appoint a sufficient number of qualified inspectors to fulfil its responsibilities under paragraph 1 of this Standard. Where recognized organizations have been authorized to carry out inspections, the Member shall require that personnel carrying out the inspection are qualified to undertake these duties and shall provide them with the necessary legal authority to perform their duties.

3. Adequate provision shall be made to ensure that the inspectors have the training, competence, terms of reference, powers, status and independence necessary or desirable so as to enable them to carry out the verification and ensure the compliance

tionen som fartyget hade innan det skiftade flagg och, i tillämpliga fall, kopior av tillämpliga inspektionsrapporter om den behöriga myndigheten begär detta inom tre månader efter flaggskiftet.

Regel

Regel 5.1.4 – Inspektion och tillämpning

1. Varje medlemsstat skall genom ett effektivt och samordnat system för regelbundna inspektioner, övervakning och andra kontrollåtgärder verifiera att fartyg som för dess flagg uppfyller kraven i denna konvention i den form de tillämpas i nationella lagar och andra författningar.

2. Detaljerade krav rörande det system för inspektion och tillämpning som anges i punkt 1 i denna regel finns i del A i koden.

Standard

Standard A5.1.4 – Inspektion och tillämpning

1. Varje medlemsstat skall upprätthålla ett system för inspektion av förhållandena för sjömännen på fartyg som för dess flagg, vilket skall innefatta verifiering av att de åtgärder som avser arbets- och levnadsförhållanden enligt försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen följs, i tillämpliga fall, och att kraven i denna konvention uppfylls.

2. Den behöriga myndigheten skall utse ett tillräckligt antal kompetenta inspektörer för att uppfylla dess skyldigheter enligt punkt 1 i denna standard. Där erkända organisationer har bemyndigats att utföra inspektioner, skall medlemsstaten kräva att personal som utför inspektionerna är kompetent för detta och utfärda det rättsliga bemyndigande de behöver för att fullgöra sina uppgifter.

3. Inspektörerna skall ha nödvändig eller önskvärd utbildning, kompetens, direktiv, befogenheter, status och oberoende för att de skall kunna verifiera den efterlevnad som avses i punkt 1 i denna standard.

referred to in paragraph 1 of this Standard.

4. Inspections shall take place at the intervals required by Standard A5.1.3, where applicable. The interval shall in no case exceed three years.

5. If a Member receives a complaint which it does not consider manifestly unfounded or obtains evidence that a ship that flies its flag does not conform to the requirements of this Convention or that there are serious deficiencies in the implementation of the measures set out in the declaration of maritime labour compliance, the Member shall take the steps necessary to investigate the matter and ensure that action is taken to remedy any deficiencies found.

6. Adequate rules shall be provided and effectively enforced by each Member in order to guarantee that inspectors have the status and conditions of service to ensure that they are independent of changes of government and of improper external influences.

7. Inspectors, issued with clear guidelines as to the tasks to be performed and provided with proper credentials, shall be empowered:

(a) to board a ship that flies the Member's flag;

(b) to carry out any examination, test or inquiry which they may consider necessary in order to satisfy themselves that the standards are being strictly observed; and

(c) to require that any deficiency is remedied and, where they have grounds to believe that deficiencies constitute a serious breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights), or represent a significant danger to seafarers' safety, health or security, to prohibit a ship from leaving port until necessary actions are taken.

8. Any action taken pursuant to paragraph 7(c) of this Standard shall be subject to any right of appeal to a judicial or administrative authority.

4. Inspektioner skall i tillämpliga fall göras med de intervall som föreskrivs i standard A5.1.3. Intervallet får under inga omständigheter överskrida tre år.

5. Om en medlemsstat tar emot ett klagomål som den inte betraktar som klart oggrundat, eller får bevis på att ett fartyg som för dess flagg inte uppfyller kraven i denna konvention eller att det finns allvarliga brister i genomförandet av de åtgärder som fastställs i försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen, skall medlemsstaten utreda ärendet och se till att åtgärder vidtas för att avhjälpa alla påträffade brister.

6. Lämpliga regler skall ges och effektivt tillämpas av varje medlemsstat för att garantera att inspektörerna har sådan status och sådana tjänstgöringsförhållanden att de är oberoende av regeringsskiftet och otillbörlig påverkan utifrån.

7. Inspektörer skall förses med klara anvisningar om vilka uppgifter de skall utföra och med korrekta identitetspapper, och de skall ha befogenhet att:

(a) boarda fartyg som för medlemsstatens flagg,

(b) utföra alla undersökningar, test eller förhör som de betraktar som nödvändiga för att förvissa sig om att standarderna iakttas noga, och

(c) kräva att alla brister åtgärdas och, där de har skäl att tro att bristerna utgör en allvarlig överträdelse av kraven i denna konvention (bland annat sjömännens rättigheter) eller utgör en betydande fara för sjömännens säkerhet, hälsa eller trygghet, förbjuda att ett fartyg lämnar hamn förrän nödvändiga åtgärder vidtagits.

8. Varje åtgärd som vidtas enligt punkt 7 c i denna standard skall kunna överklagas till domstol eller administrativ myndighet.

9. Inspectors shall have the discretion to give advice instead of instituting or recommending proceedings when there is no clear breach of the requirements of this Convention that endangers the safety, health or security of the seafarers concerned and where there is no prior history of similar breaches.

10. Inspectors shall treat as confidential the source of any grievance or complaint alleging a danger or deficiency in relation to seafarers' working and living conditions or a violation of laws and regulations and give no intimation to the shipowner, the shipowner's representative or the operator of the ship that an inspection was made as a consequence of such a grievance or complaint.

11. Inspectors shall not be entrusted with duties which might, because of their number or nature, interfere with effective inspection or prejudice in any way their authority or impartiality in their relations with shipowners, seafarers or other interested parties. In particular, inspectors shall:

(a) be prohibited from having any direct or indirect interest in any operation which they are called upon to inspect; and

(b) subject to appropriate sanctions or disciplinary measures, not reveal, even after leaving service, any commercial secrets or confidential working processes or information of a personal nature which may come to their knowledge in the course of their duties.

12. Inspectors shall submit a report of each inspection to the competent authority. One copy of the report in English or in the working language of the ship shall be furnished to the master of the ship and another copy shall be posted on the ship's notice board for the information of the seafarers and, upon request, sent to their representatives.

13. The competent authority of each Member shall maintain records of inspections of the conditions for seafarers

9. Inspektörer skall ha rätt att ge råd i stället för att inleda eller rekommendera rättsliga åtgärder när det inte är fråga om någon klar överträdelse av kraven i denna konvention som äventyrar de berörda sjömännens säkerhet, hälsa eller trygghet och när inga sådana överträdelser förekommit tidigare.

10. Inspektörer skall hemlighålla källan till alla klagomål eller anmärkningar om påstådd fara eller brist som berör sjömännens arbets- och levnadsförhållanden eller överträdelse av lagar och andra författningar och inte antyda för redaren, dennes representant eller fartygets operatör att en inspektion har gjorts med anledning av sådana klagomål eller anmärkningar.

11. Inspektörer skall inte ha några skyldigheter som till följd av deras antal eller art skulle kunna inkräkta på inspektionens effektivitet eller på något sätt vara till förfång för deras auktoritet eller opartiskhet i deras relationer med redare, sjömän eller andra berörda parter. Inspektörer skall särskilt:

(a) förbjudas att ha något direkt eller indirekt intresse i någon verksamhet som de fått i uppdrag att inspektera, och

(b) med förbehåll för lämpliga sanktioner eller disciplinära åtgärder, inte ens efter att de lämnat sin tjänst, avslöja några affärshemligheter, konfidentiella arbetsprocesser eller information av personlig art som de kan få tillgång till när de fullgör sina skyldigheter.

12. Inspektörer skall lämna en rapport från varje inspektion till den behöriga myndigheten. En kopia av rapporten på engelska eller på fartygets arbetspråk skall lämnas till befälhavaren på fartyget, och en kopia skall anslås på fartygets anslagstavla för sjömännens kännedom och, på begäran, skickas till dess representanter.

13. Den behöriga myndigheten i varje medlemsstat skall hålla ett register över inspektioner av förhållandena för sjömän på

on ships that fly its flag. It shall publish an annual report on inspection activities within a reasonable time, not exceeding six months, after the end of the year.

14. In the case of an investigation pursuant to a major incident, the report shall be submitted to the competent authority as soon as practicable, but not later than one month following the conclusion of the investigation.

15. When an inspection is conducted or when measures are taken under this Standard, all reasonable efforts shall be made to avoid a ship being unreasonably detained or delayed.

16. Compensation shall be payable in accordance with national laws and regulations for any loss or damage suffered as a result of the wrongful exercise of the inspectors' powers. The burden of proof in each case shall be on the complainant.

17. Adequate penalties and other corrective measures for breaches of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) and for obstructing inspectors in the performance of their duties shall be provided for and effectively enforced by each Member.

Guideline

Guideline B5.1.4 - Inspection and enforcement

1. The competent authority and any other service or authority wholly or partly concerned with the inspection of seafarers' working and living conditions should have the resources necessary to fulfil their functions. In particular:

(a) each Member should take the necessary measures so that duly qualified technical experts and specialists may be called upon, as needed, to assist in the work of inspectors; and

(b) inspectors should be provided with conveniently situated premises, equipment and means of transport adequate for the efficient performance of their duties.

fartyg som för dess flagg. Den skall publicera en årsberättelse om inspektionsverksamhet inom rimlig tid, dock högst sex månader, efter årets utgång.

14. En rapport från en utredning av en större incident skall läggas fram för den behöriga myndigheten snarast möjligt, dock senast en månad efter det att utredningen avslutats.

15. När en inspektion genomförs eller när åtgärder vidtas enligt denna standard, skall det med alla rimliga medel eftersträvas att ett fartyg inte hålls kvar eller försenas i onödan.

16. Ersättning skall betalas enligt nationella lagar och andra författningar för varje förlust eller skada som uppstår genom felaktig myndighetsutövning från inspektörernas sida. Bevisbördan skall alltid vila på klaganden.

17. Varje medlemsstat skall fastställa och effektivt verkställa de straff och andra korrigerande åtgärder som behövs för att komma till rätta med överträdelser av kraven i denna konvention (bland annat sjömännens rättigheter) och hinder mot att inspektörerna utför sina uppgifter.

Anvisning

Anvisning B5.1.4 - Inspektion och tillämpning

1. Den behöriga myndigheten och varje annan tjänst eller myndighet som helt eller delvis sysslar med inspektion av sjömännens arbets- och levnadsförhållanden bör ha de resurser de behöver för att fylla sina funktioner, och särskilt följande:

(a) varje medlemsstat bör vidta de åtgärder som behövs för att kompetenta tekniska experter och specialister vid behov skall kunna tillkallas och hjälpa inspektörerna i deras arbete, och

(b) inspektörer bör beredas tillgång till lämpligt belägna lokaler, utrustning och transportmedel så att de kan fullgöra sina uppgifter effektivt.

2. The competent authority should develop a compliance and enforcement policy to ensure consistency and otherwise guide inspection and enforcement activities related to this Convention. Copies of this policy should be provided to all inspectors and relevant law-enforcement officials and should be made available to the public and shipowners and seafarers.

3. The competent authority should establish simple procedures to enable it to receive information in confidence concerning possible breaches of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) presented by seafarers directly or by representatives of the seafarers, and permit inspectors to investigate such matters promptly, including:

(a) enabling masters, seafarers or representatives of the seafarers to request an inspection when they consider it necessary; and

(b) supplying technical information and advice to shipowners and seafarers and organizations concerned as to the most effective means of complying with the requirements of this Convention and of bringing about a continual improvement in seafarers' on-board conditions.

4. Inspectors should be fully trained and sufficient in numbers to secure the efficient discharge of their duties with due regard to:

(a) the importance of the duties which the inspectors have to perform, in particular the number, nature and size of ships subject to inspection and the number and complexity of the legal provisions to be enforced;

(b) the resources placed at the disposal of the inspectors; and

(c) the practical conditions under which inspections must be carried out in order to be effective.

5. Subject to any conditions for recruitment to the public service which may be

2. Den behöriga myndigheten bör utarbeta principer för uppfyllelse och tillämpning för att skapa konsekvens och på annat sätt vägleda verksamheten med inspektion och tillämpning enligt denna konvention. Dessa principer bör göras tillgängliga för alla inspektörer och berörd tillsynspersonal, allmänheten, redare och sjömän.

3. Den behöriga myndigheten bör införa enkla rutiner för att i förtroende få tillgång till information om möjliga överträdelser av kraven i denna konvention (bland annat sjömännens rättigheter) från sjömännen direkt eller från dess representanter, och ge inspektörer rätt att utan dröjsmål undersöka sådana ärenden, bland annat:

(a) ge befälhavare, sjömän eller representanter för denna rätt att begära en inspektion när de finner det nödvändigt, och

(b) förse redare, sjömän och berörda organisationer med teknisk information och råd om det bästa sättet att uppfylla kraven i denna konvention och att kontinuerligt förbättra sjömännens villkor.

4. Inspektörer bör vara fullt utbildade och tillräckligt många för att på ett ändamålsenligt sätt kunna fullgöra sina uppgifter med beaktande av:

(a) vikten av de uppgifter inspektörerna skall utföra, särskilt antalet, arten av och storleken på de fartyg som skall inspekteras och antalet och komplexiteten av de rättsliga föreskrifter som skall tillämpas,

(b) de resurser inspektörerna disponerar, och

(c) de praktiska förhållanden under vilka inspektionerna måste bedrivas för att vara effektiva.

5. Med förbehåll för de bestämmelser om rekrytering till offentlig anställning som kan

prescribed by national laws and regulations, inspectors should have qualifications and adequate training to perform their duties and where possible should have a maritime education or experience as a seafarer. They should have adequate knowledge of seafarers' working and living conditions and of the English language.

6. Measures should be taken to provide inspectors with appropriate further training during their employment.

7. All inspectors should have a clear understanding of the circumstances in which an inspection should be carried out, the scope of the inspection to be carried out in the various circumstances referred to and the general method of inspection.

8. Inspectors provided with proper credentials under the national law should at a minimum be empowered:

(a) to board ships freely and without previous notice; however, when commencing the ship inspection, inspectors should provide notification of their presence to the master or person in charge and, where appropriate, to the seafarers or their representatives;

(b) to question the master, seafarer or any other person, including the shipowner or the shipowner's representative, on any matter concerning the application of the requirements under laws and regulations, in the presence of any witness that the person may have requested;

(c) to require the production of any books, log books, registers, certificates or other documents or information directly related to matters subject to inspection, in order to verify compliance with the national laws and regulations implementing this Convention;

(d) to enforce the posting of notices required under the national laws and regulations implementing this Convention;

(e) to take or remove, for the purpose of

vara förskrivna i nationella lagar och andra författningar, bör inspektörer ha kvalifikationer och lämplig utbildning för att fullgöra sina uppgifter och om möjligt ha utbildning inom eller erfarenhet av sjöfart. De bör ha tillfredställande kunskaper om arbets- och levnadsförhållanden till sjöss samt kunskaper i engelska språket.

6. Inspektörer bör få lämplig vidareutbildning under sin anställning.

7. Alla inspektörer bör ha en tydlig förståelse för de omständigheter under vilka en inspektion bör genomföras, omfattningen av den inspektion som skall genomföras under de olika förhållanden som avses och den allmänna inspektionsmetoden.

8. Inspektörer utrustade med vederbörliga identitetshandlingar i enlighet med nationella bestämmelser bör minst vara bemyndigade att:

(a) obehindrat och utan föregående varsel borda fartyg; när inspektionen påbörjas bör dock inspektörerna anmäla sin närvaro till befälhavaren eller vakthavande och, i tillämpliga fall, sjömännen eller dess representanter,

(b) ställa frågor till befälhavaren, besättningsmedlemmar eller någon annan person, inklusive redaren eller dennes representant, om tillämpningen av föreskrifter i lagar och andra författningar, i närvaro av ett vittne som personen i fråga kan ha begärt,

(c) kräva att böcker, loggböcker, register, certifikat eller andra dokument eller uppgifter som har direkt samband med inspektionsärendet visas upp för att verifiera uppfyllelse av tillämpningsföreskrifter till denna konvention i nationella lagar och andra författningar,

(d) tillse att tillämpningsföreskrifter till denna konvention i nationella lagar och andra författningar anslås,

(e) för analysändamål ta eller föra bort

analysis, samples of products, cargo, drinking water, provisions, materials and substances used or handled;

(f) following an inspection, to bring immediately to the attention of the shipowner, the operator of the ship or the master, deficiencies which may affect the health and safety of those on board ship;

(g) to alert the competent authority and, if applicable, the recognized organization to any deficiency or abuse not specifically covered by existing laws or regulations and submit proposals to them for the improvement of the laws or regulations; and

(h) to notify the competent authority of any occupational injuries or diseases affecting seafarers in such cases and in such manner as may be prescribed by laws and regulations.

9. When a sample referred to in paragraph 8(e) of this Guideline is being taken or removed, the shipowner or the shipowner's representative, and where appropriate a seafarer, should be notified or should be present at the time the sample is taken or removed. The quantity of such a sample should be properly recorded by the inspector.

10. The annual report published by the competent authority of each Member, in respect of ships that fly its flag, should contain:

(a) a list of laws and regulations in force relevant to seafarers' working and living conditions and any amendments which have come into effect during the year;

(b) details of the organization of the system of inspection;

(c) statistics of ships or other premises subject to inspection and of ships and other premises actually inspected;

(d) statistics on all seafarers subject to its national laws and regulations;

prover på produkter, last, dricksvatten, livsmedel, material och ämnen som används eller hanteras,

(f) efter genomförd inspektion, omedelbart underrätta fartygets redare, operatör eller befälhavare om brister som kan påverka de ombordvarandes hälsa och säkerhet,

(g) varsko den behöriga myndigheten och, i tillämpliga fall, den erkända organisationen om varje brist eller missförhållande som inte uttryckligt omfattas av gällande lagar eller andra författningar och lämna förslag till förbättringar av lagstiftningen, och

(h) informera den behöriga myndigheten om alla skador eller sjukdomar i arbetet som påverkar sjömännen i sådant fall och på sådant sätt som kan vara reglerat i lagar och andra författningar.

9. Redaren eller dennes representant, och i tillämpliga fall en representant för sjömännen, bör underrättas eller närvara då ett prov enligt punkt 8 e i denna anvisning tas eller förs bort. Inspektören bör vara noga med att protokollföra provets storlek.

10. Den årsberättelse som varje medlemsstats behöriga myndighet publicerar om fartyg som för dess flagg, bör innehålla:

(a) en förteckning över gällande lagar och andra författningar som rör sjömännens arbets- och levnadsförhållanden och alla ändringar som har trätt i kraft under året,

(b) en utförlig beskrivning av hur inspektionssystemet är organiserat,

(c) statistik över fartyg eller andra lokaler som är föremål för inspektion och över fartyg och andra lokaler som faktiskt inspekterats,

(d) statistik över alla sjömän som lyder under dess nationella lagar och andra författningar,

(e) statistics and information on violations of legislation, penalties imposed and cases of detention of ships; and

(f) statistics on reported occupational injuries and diseases affecting seafarers.

Regulation

Regulation 5.1.5 – On-board complaint procedures

1. Each Member shall require that ships that fly its flag have on-board procedures for the fair, effective and expeditious handling of seafarer complaints alleging breaches of the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

2. Each Member shall prohibit and penalize any kind of victimization of a seafarer for filing a complaint.

3. The provisions in this Regulation and related sections of the Code are without prejudice to a seafarer's right to seek redress through whatever legal means the seafarer considers appropriate.

Standard

Standard A5.1.5 – On-board complaint procedures

1. Without prejudice to any wider scope that may be given in national laws or regulations or collective agreements, the on-board procedures may be used by seafarers to lodge complaints relating to any matter that is alleged to constitute a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

2. Each Member shall ensure that, in its laws or regulations, appropriate on board complaint procedures are in place to meet the requirements of Regulation 5.1.5. Such procedures shall seek to resolve complaints at the lowest level possible. However, in all cases, seafarers shall have a right to complain directly to the master and, where they consider it necessary, to appropriate external

(e) statistik och uppgifter om överträdelser av lagstiftning, straff som utdömts och fartyg som kvarhållits, och

(f) statistik över rapporterade skador och sjukdomar i arbetet som drabbat sjömännen.

Regel

Regel 5.1.5 – Rutiner för klagomål ombord

1. Varje medlemsstat skall kräva att fartyg som för dess flagg har rutiner ombord för en rättvis, effektiv och snabb behandling av klagomål från sjömän över påstådd överträdelse av kraven i denna konvention (bland annat sjömännens rättigheter).

2. Varje medlemsstat skall förbjuda och beivra varje form av bestraffning av sjömän som lämnar in klagomål.

3. Föreskrifterna i denna regel och motsvarande avsnitt av koden skall inte påverka sjömännens rätt att söka rättelse genom de rättsliga medel den anser lämpliga.

Standard

Standard A5.1.5 – Rutiner för klagomål ombord

1. Utan att det påverkar tillämpningen av den större räckvidd som nationella lagar, andra författningar eller kollektivavtal kan ge, får sjömännen utnyttja rutinerna ombord för att framföra klagomål i alla fall som påstås utgöra en överträdelse av kraven i denna konvention (bland annat sjömännens rättigheter).

2. Varje medlemsstat skall i sina lagar eller andra författningar ha lämpliga rutiner ombord för att uppfylla kraven i regel 5.1.5. Sådana rutiner skall eftersträva att finna lösningar på lägsta möjliga nivå. Emellertid skall klaganden ha rätt att framföra sina klagomål direkt till befälhavaren och, om så bedöms nödvändigt, till utomstående myndigheter.

authorities.

3. The on-board complaint procedures shall include the right of the seafarer to be accompanied or represented during the complaints procedure, as well as safeguards against the possibility of victimization of seafarers for filing complaints. The term victimization covers any adverse action taken by any person with respect to a seafarer for lodging a complaint which is not manifestly vexatious or maliciously made.

4. In addition to a copy of their seafarers' employment agreement, all seafarers shall be provided with a copy of the on-board complaint procedures applicable on the ship. This shall include contact information for the competent authority in the flag State and, where different, in the seafarers' country of residence, and the name of a person or persons on board the ship who can, on a confidential basis, provide seafarers with impartial advice on their complaint and otherwise assist them in following the complaint procedures available to them on board the ship.

Guideline

Guideline B5.1.5 – On-board complaint procedures

1. Subject to any relevant provisions of an applicable collective agreement, the competent authority should, in close consultation with shipowners' and seafarers' organizations, develop a model for fair, expeditious and well-documented on-board complaint-handling procedures for all ships that fly the Member's flag. In developing these procedures the following matters should be considered:

(a) many complaints may relate specifically to those individuals to whom the complaint is to be made or even to the master of the ship. In all cases seafarers should also be able to complain directly to the master and to make a complaint externally; and

(b) in order to help avoid problems of victimization of seafarers making complaints about matters under this Convention, the

3. Rutiner för klagomål ombord skall innefatta rätt för sjömännen att låta sig ledsagas eller representeras under förfarandet, samt skydda mot möjlig bestraffning av sjömän för att de framfört klagomål. Termen ”besträffning” avser varje motåtgärd från någon person med avseende på en fartygsanställd som framfört ett klagomål och det inte uppenbart gjorts av okynne eller illvilja.

4. Förutom en kopia av sjömännens anställningsavtal skall alla sjömän få en kopia av de rutiner för klagomål ombord som gäller på fartyget. Detta skall innefatta kontaktinformation för den behöriga myndigheten i flaggstaten och, om det inte är samma, sjömännens bosättningsland, och namnet på en person eller personer ombord på fartyget som på förtrolig grund kan ge sjömännen opartiska råd om deras klagomål och på annat sätt hjälpa dem att följa de klagomålsrutiner som står till förfogande ombord på fartyget.

Anvisning

Anvisning B5.1.5 – Rutiner för klagomål ombord

1. Med förbehåll för relevanta bestämmelser i gällande kollektivavtal bör den behöriga myndigheten, i nära samråd med redar- och sjöfolksorganisationer, ta fram en modell för rättvisa, snabba och väldokumenterade rutiner för klagomål ombord på alla fartyg som för medlemsstatens flagg. När dessa förfaranden utarbetas bör följande övervägas:

(a) många klagomål kan specifikt avse de individer till vilka klagomålen skall lämnas och även fartygets befälhavare. Under alla förhållanden bör sjömännen också kunna klaga direkt till befälhavaren och framställa klagomål externt, och

(b) för att bidra till att undvika problem med bestraffning av sjömän som klagar över förhållanden som rymts i denna konvention,

procedures should encourage the nomination of a person on board who can advise seafarers on the procedures available to them and, if requested by the complainant seafarer, also attend any meetings or hearings into the subject matter of the complaint.

2. At a minimum the procedures discussed during the consultative process referred to in paragraph 1 of this Guideline should include the following:

(a) complaints should be addressed to the head of the department of the seafarer lodging the complaint or to the seafarer's superior officer;

(b) the head of department or superior officer should then attempt to resolve the matter within prescribed time limits appropriate to the seriousness of the issues involved;

(c) if the head of department or superior officer cannot resolve the complaint to the satisfaction of the seafarer, the latter may refer it to the master, who should handle the matter personally;

(d) seafarers should at all times have the right to be accompanied and to be represented by another seafarer of their choice on board the ship concerned;

(e) all complaints and the decisions on them should be recorded and a copy provided to the seafarer concerned;

(f) if a complaint cannot be resolved on board, the matter should be referred ashore to the shipowner, who should be given an appropriate time limit for resolving the matter, where appropriate, in consultation with the seafarers concerned or any person they may appoint as their representative; and

(g) in all cases seafarers should have a right to file their complaints directly with the master and the shipowner and competent authorities.

bör rutinerna främja nominering av en person ombord som kan ge sjömännen råd om de rutiner som står dem till buds och, om den klagande sjömannen begär detta, också deltar i varje möte eller förhör som rör klagomålet.

2. De rutiner som diskuteras under det samrådsförfarande som anges i punkt 1 i denna anvisning bör minst innefatta följande:

(a) klagomål bör riktas till avdelningschefen för den sjöman som framför klagomålen eller till sjömannens närmaste överordnade,

(b) avdelningschefen eller den överordnade bör sedan försöka lösa ärendet inom föreskrivna tidsgränser som är rimliga med hänsyn till problemets vikt,

(c) om avdelningschefen eller den överordnade inte kan lösa klagomålet till sjömannens belåtenhet, kan den senare hänvisa det till befälhavaren, som bör handlägga ärendet personligen,

(d) sjömannen bör alltid ha rätt att låta sig ledsagas eller representeras av annan sjöman efter eget val ombord på det berörda fartyget,

(e) alla klagomål och beslut om dem bör protokollföras och en kopia lämnas till den berörda sjömannen,

(f) om ett klagomål inte kan lösas ombord bör ärendet hänvisas i land till redaren, som bör få en lämplig tidsgräns för att lösa ärendet, i tillämpliga fall i samråd med den berörda sjömannen eller någon person denna kan utse som sin representant, och

(g) sjömannen bör alltid ha rätt att klaga direkt till befälhavaren, redaren och de behöriga myndigheterna.

Regulation

Regulation 5.1.6 – Marine casualties

1. Each Member shall hold an official inquiry into any serious marine casualty, leading to injury or loss of life, that involves a ship that flies its flag. The final report of an inquiry shall normally be made public.

2. Members shall cooperate with each other to facilitate the investigation of serious marine casualties referred to in paragraph 1 of this Regulation.

Standard

Standard A5.1.6 – Marine casualties

(No provisions)

Guideline

Guideline B5.1.6 – Marine casualties

(No provisions)

Regulation

Regulation 5.2 – Port State responsibilities

Purpose: To enable each Member to implement its responsibilities under this Convention regarding international cooperation in the implementation and enforcement of the Convention standards on foreign ships

Regulation 5.2.1 – Inspections in port

1. Every foreign ship calling, in the normal course of its business or for operational reasons, in the port of a Member may be the subject of inspection in accordance with paragraph 4 of Article V for the purpose of reviewing compliance with the requirements of this Convention (including seafarers' rights) relating to the working and living conditions of seafarers on the ship.

2. Each Member shall accept the maritime labour certificate and the declaration of

Regel

Regel 5.1.6 – Olycksfall till sjöss

1. Varje medlemsstat skall hålla sjöförhör om varje allvarligt olycksfall till sjöss som leder till skada eller dödsfall och där ett fartyg som för dess flagg är inblandat. Slutrapporten från ett sjöförhör skall normalt offentliggöras.

2. Medlemsstater skall samarbeta med varandra för att underlätta utredning av sådana allvarliga olycksfall till sjöss som avses i punkt 1 i denna regel.

Standard

Standard A5.1.6 – Olycksfall till sjöss

(Inga föreskrifter)

Anvisning

Anvisning B5.1.6 – Olycksfall till sjöss

(Inga föreskrifter)

Regel

Regel 5.2 – Hamnstatens skyldigheter

Syfte: Att varje medlemsstat skall kunna uppfylla sina skyldigheter enligt denna konvention att samarbeta internationellt för att genomföra och tillämpa konventionsstandarderna på utländska fartyg

Regel 5.2.1 – Inspektioner i hamn

1. Alla utländska fartyg som i sin normala verksamhet eller av driftstekniska skäl angör hamn i en medlemsstat får inspekteras enligt artikel V punkt 4 för att granska efterlevnaden av kraven i denna konvention (bland annat sjömännens rättigheter) när det gäller sjömännens arbets- och levnadsförhållanden på fartyget.

2. Varje medlemsstat skall godkänna det sjöarbetscertifikat och den försäkran om

maritime labour compliance required under Regulation 5.1.3 as prima facie evidence of compliance with the requirements of this Convention (including seafarers' rights). Accordingly, the inspection in its ports shall, except in the circumstances specified in the Code, be limited to a review of the certificate and declaration.

3. Inspections in a port shall be carried out by authorized officers in accordance with the provisions of the Code and other applicable international arrangements governing port State control inspections in the Member. Any such inspection shall be limited to verifying that the matter inspected is in conformity with the relevant requirements set out in the Articles and Regulations of this Convention and in Part A only of the Code.

4. Inspections that may be carried out in accordance with this Regulation shall be based on an effective port State inspection and monitoring system to help ensure that the working and living conditions for seafarers on ships entering a port of the Member concerned meet the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

5. Information about the system referred to in paragraph 4 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports pursuant to article 22 of the Constitution.

Standard

Standard A5.2.1 – Inspections in port

1. Where an authorized officer, having come on board to carry out an inspection and requested, where applicable, the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance, finds that:

(a) the required documents are not produced or maintained or are falsely

överensstämme med sjöarbetskonventionen som krävs i regel 5.1.3 som prima facie-bevis på efterlevnaden av kraven i denna konvention (bland annat sjömännens rättigheter). Inspektionen i dess hamnar skall därför, utom i fall som närmare anges i koden, begränsas till en granskning av certifikatet och deklARATIONEN.

3. Inspektioner i en hamn skall utföras av bemyndigade tjänstemän enligt bestämmelserna i koden och andra tillämpliga internationella arrangemang som styr inspektioner av hamnstatskontroller i medlemsstaten. Alla sådana inspektioner skall begränsas till att verifiera att tillämpliga krav i artiklar och regler i denna konvention och i del A av koden efterlevs i det avseende som inspektionen gäller.

4. Inspektioner som får göras enligt denna regel skall bygga på en effektiv hamnstatsinspektion och övervakningssystem för att medverka till att arbets- och levnadsförhållandena på fartyg som angör en hamn i den berörda medlemsstaten uppfyller kraven i denna konvention (bland annat sjömännens rättigheter).

5. Information om det system som avses i punkt 4 i denna regel, bland annat den metod som används för att bedöma dess effektivitet, skall ingå i medlemsstatens rapporter enligt artikel 22 i stadgan.

Standard

Standard A5.2.1 – Inspektioner i hamn

1. En mera ingående inspektion för att fastställa arbets- och levnadsförhållandena ombord på fartyget får göras när en bemyndigad tjänsteman, som har kommit ombord för att utföra en inspektion och i tillämpliga fall begärt att få se sjöarbetscertifikat och försäkringen om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen, finner:

(a) att de begärda handlingarna inte visas upp eller inte hålls aktuella alls eller på ett

maintained or that the documents produced do not contain the information required by this Convention or are otherwise invalid; or

(b) there are clear grounds for believing that the working and living conditions on the ship do not conform to the requirements of this Convention; or

(c) there are reasonable grounds to believe that the ship has changed flag for the purpose of avoiding compliance with this Convention; or

(d) there is a complaint alleging that specific working and living conditions on the ship do not conform to the requirements of this Convention;

a more detailed inspection may be carried out to ascertain the working and living conditions on board the ship. Such inspection shall in any case be carried out where the working and living conditions believed or alleged to be defective could constitute a clear hazard to the safety, health or security of seafarers or where the authorized officer has grounds to believe that any deficiencies constitute a serious breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

2. Where a more detailed inspection is carried out on a foreign ship in the port of a Member by authorized officers in the circumstances set out in subparagraph (a), (b) or (c) of paragraph 1 of this Standard, it shall in principle cover the matters listed in Appendix A5-III.

3. In the case of a complaint under paragraph 1(d) of this Standard, the inspection shall generally be limited to matters within the scope of the complaint, although a complaint, or its investigation, may provide clear grounds for a detailed inspection in accordance with paragraph 1(b) of this Standard. For the purpose of paragraph 1(d) of this Standard, complaint means information submitted by a seafarer, a professional body, an association, a trade union or, generally, any person with an interest in the safety of the ship, including

oriktigt sätt, eller att de handlingar som visas upp inte innehåller den information som krävs i denna konvention eller är ogiltiga av annat skäl, eller

(b) att det finns uppenbara skäl att tro att arbets- och levnadsförhållanden på fartyget inte uppfyller kraven i denna konvention, eller

(c) att det finns rimliga skäl att tro att fartyget har skiftat flagg för att undvika efterlevnad av denna konvention, eller

(d) att det finns klagomål på att vissa arbets- och levnadsförhållanden på fartyget inte uppfyller kraven i denna konvention.

En sådan inspektion skall i varje fall göras när arbets- och levnadsförhållanden som antas eller påstås uppvisa brister kan utgöra en klar risk för sjömännens säkerhet, hälsa eller trygghet, eller när den bemyndigade tjänstemannen har skäl att tro att några brister utgör en allvarlig överträdelse av kraven i denna konvention (bland annat sjömännens rättigheter).

2. När bemyndigade tjänstemän gör en mera grundlig inspektion av förhållanden som fastställs i punkt 1 a, 1 b eller 1 c i denna standard på ett utländskt fartyg i en medlemsstats hamn, skall inspektionen i princip omfatta de förhållanden som förtecknas i tillägg A5-III.

3. Beträffande klagomål enligt punkt 1 d i denna standard, skall inspektionen i regel begränsas till de förhållanden klagomålet avser, men ett klagomål, eller utredningen av detta, kan ge klara skäl för en grundligare inspektion enligt punkt 1 b i denna standard. När det gäller punkt 1 d i denna standard, avses med "klagomål" information som lämnats av en medlem av sjömännen, en yrkessammanslutning, en förening, en fackförening eller, i regel, varje person som berörs av fartygets säkerhet, bland annat hälsa eller säkerhet hos sjömännen ombord.

an interest in safety or health hazards to seafarers on board.

4. Where, following a more detailed inspection, the working and living conditions on the ship are found not to conform to the requirements of this Convention, the authorized officer shall forthwith bring the deficiencies to the attention of the master of the ship, with required deadlines for their rectification. In the event that such deficiencies are considered by the authorized officer to be significant, or if they relate to a complaint made in accordance with paragraph 3 of this Standard, the authorized officer shall bring the deficiencies to the attention of the appropriate seafarers' and shipowners' organizations in the Member in which the inspection is carried out, and may:

(a) notify a representative of the flag State;

(b) provide the competent authorities of the next port of call with the relevant information.

5. The Member in which the inspection is carried out shall have the right to transmit a copy of the officer's report, which must be accompanied by any reply received from the competent authorities of the flag State within the prescribed deadline, to the Director-General of the International Labour Office with a view to such action as may be considered appropriate and expedient in order to ensure that a record is kept of such information and that it is brought to the attention of parties which might be interested in availing themselves of relevant recourse procedures.

6. Where, following a more detailed inspection by an authorized officer, the ship is found not to conform to the requirements of this Convention and:

(a) the conditions on board are clearly hazardous to the safety, health or security of seafarers; or

(b) the non-conformity constitutes a serious or repeated breach of the requirements of this Convention (including seafarers'

4. När arbets- och levnadsförhållandena på fartyget vid en grundligare inspektion befinns inte uppfylla kraven i denna konvention, skall den bemyndigade tjänstemannen genast göra fartygets befälhavare uppmärksam på bristerna och fastställa ett slutdatum för avhjälpande av dessa. Om den bemyndigade tjänstemannen anser att bristerna är betydande, eller om de tagits upp i ett klagomål enligt punkt 3 i denna standard, skall tjänstemannen upplysa berörda redar- och sjöfolksorganisationer i den medlemsstat där inspektionen genomförs om dem, och få:

(a) underrätta en representant för flaggstaten,

(b) lämna upplysningar i fallet till de behöriga myndigheterna i nästa angränsningsshamn.

5. Den medlemsstat där inspektionen görs skall ha rätt att skicka en kopia av tjänstemannens rapport, som måste åtföljas av eventuellt svar från flaggstatens behöriga myndigheter inom den föreskrivna tidsfristen, till Internationella arbetsbyråns generaldirektör för sådan åtgärd som kan bedömas lämplig och ändamålsenlig för att säkerställa att sådan information dokumenteras och blir känd för parter som kan ha intresse av att vidta lämpliga rättsliga åtgärder.

6. Om fartyget efter en grundligare inspektion av en bemyndigad tjänsteman befinns inte uppfylla kraven i denna konvention, och:

(a) förhållandena ombord är klart farliga för sjömäns säkerhet, hälsa eller trygghet, eller

(b) den bristande efterlevnaden utgör en allvarlig eller upprepad överträdelse av kraven i denna konvention (bland annat

rights); the authorized officer shall take steps to ensure that the ship shall not proceed to sea until any non-conformities that fall within the scope of subparagraph (a) or (b) of this paragraph have been rectified, or until the authorized officer has accepted a plan of action to rectify such non-conformities and is satisfied that the plan will be implemented in an expeditious manner. If the ship is prevented from sailing, the authorized officer shall forthwith notify the flag State accordingly and invite a representative of the flag State to be present, if possible, requesting the flag State to reply within a prescribed deadline. The authorized officer shall also inform forthwith the appropriate shipowners' and seafarers' organizations in the port State in which the inspection was carried out.

7. Each Member shall ensure that its authorized officers are given guidance, of the kind indicated in Part B of the Code, as to the kinds of circumstances justifying detention of a ship under paragraph 6 of this Standard.

8. When implementing their responsibilities under this Standard, each Member shall make all possible efforts to avoid a ship being unduly detained or delayed. If a ship is found to be unduly detained or delayed, compensation shall be paid for any loss or damage suffered. The burden of proof in each case shall be on the complainant.

Guideline

Guideline B5.2.1 – Inspections in port

1. The competent authority should develop an inspection policy for authorized officers carrying out inspections under Regulation 5.2.1. The objective of the policy should be to ensure consistency and to otherwise guide inspection and enforcement activities related to the requirements of this Convention (including seafarers' rights). Copies of this policy should be provided to all authorized officers and should be available to the public and shipowners and seafarers.

2. When developing a policy relating to the

sjömännens rättigheter), skall den bemyndigade tjänstemannen se till att fartyget inte går till sjöss förrän alla fall av bristande överensstämmelse som faller inom räckvidden för a eller b i denna punkt har rättats till, eller den bemyndigade tjänstemannen har godkänt en åtgärdsplan för att rätta till dessa brister och är förvissad om att planen kommer att genomföras snabbt. Om fartyget hindras från att segla, skall den bemyndigade tjänstemannen genast upplysa flaggstaten om detta och be en representant för flaggstaten att om möjligt närvara, samt begära att flaggstaten svarar inom en föreskriven tidsfrist. Den bemyndigade tjänstemannen skall också genast informera berörda redar- och sjöfolksorganisationer i den hamnstat där inspektionen gjordes.

7. Varje medlemsstat skall se till att dess bemyndigade tjänstemän får vägledning enligt del B i koden om de förhållanden som motiverar att ett fartyg hålls kvar enligt punkt 6 i denna standard.

8. När medlemsstaterna fullgör sina skyldigheter enligt denna standard, skall de så långt möjligt bemöda sig om att undvika att fartyg hålls kvar eller försenas i onödan. Om ett fartyg befins bli kvarhållet eller försenat i onödan, skall ersättning utgå för eventuell förlust eller skada. Bevisbördan skall alltid vila på klaganden.

Anvisning

Anvisning B5.2.1 – Inspektioner i hamn

1. Den behöriga myndigheten bör utarbeta riktlinjer för inspektion genom bemyndigade tjänstemän som utför inspektioner enligt regel 5.2.1. Målet för riktlinjerna bör vara att skapa konsekvens och på annat sätt styra inspektionsverksamheten och tillämpningen av kraven i denna konvention (bland annat sjömännens rättigheter). Riktlinjerna bör tillställas alla bemyndigade tjänstemän och bör finnas tillgängliga för allmänheten, redarna och sjömännen.

2. När riktlinjer utarbetas om de

circumstances warranting a detention of the ship under Standard A5.2.1, paragraph 6, of the competent authority should consider that, with respect to the breaches referred to in Standard A5.2.1, paragraph 6(b), the seriousness could be due to the nature of the deficiency concerned. This would be particularly relevant in the case of the violation of fundamental rights and principles or seafarers' employment and social rights under Articles III and IV. For example, the employment of a person who is under age should be considered as a serious breach even if there is only one such person on board. In other cases, the number of different defects found during a particular inspection should be taken into account: for example, several instances of defects relating to accommodation or food and catering which do not threaten safety or health might be needed before they should be considered as constituting a serious breach.

3. Members should cooperate with each other to the maximum extent possible in the adoption of internationally agreed guidelines on inspection policies, especially those relating to the circumstances warranting the detention of a ship.

Regulation

Regulation 5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures

1. Each Member shall ensure that seafarers on ships calling at a port in the Member's territory who allege a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) have the right to report such a complaint in order to facilitate a prompt and practical means of redress.

Standard

Standard A5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures

1. A complaint by a seafarer alleging a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) may be reported to an authorized officer in the

förhållanden som motiverar att den behöriga myndigheten håller kvar fartyg enligt standard A5.2.1 punkt 6, bör det beaktas att när det gäller överträdelse enligt standard A5.2.1 punkt 6 b kan svårighetsgraden bero på bristens art. Detta är särskilt fallet när grundläggande rättigheter och principer eller sjömännens anställnings- och sociala rättigheter enligt artiklarna III och IV överträds. Som exempel bör anställning av en underårig betraktas som en allvarlig överträdelse, även om det endast finns en sådan person ombord. I andra fall bör antalet olika brister som påträffas vid en viss inspektion beaktas. Så kan till exempel flera brister som rör bostäder eller mat och förplägnad, vilka inte hotar hälsa eller säkerhet, accepteras innan de bör anses utgöra en allvarlig överträdelse.

3. Medlemsstater bör i största möjliga utsträckning samarbeta med varandra när de antar internationellt överenskomna riktlinjer för inspektion, särskilt sådana som har att göra med omständigheter som motiverar att ett fartyg hålls kvar.

Regel

Regel 5.2.2 – Rutiner för hantering av sjömäns klagomål i land

1. Varje medlemsstat skall se till att sjömän på fartyg som angör hamn på en medlemsstats territorium och som hävdar att kraven i denna konvention (bland annat sjömännens rättigheter) överträds, har rätt att rapportera ett sådant klagomål för att underlätta snabb och praktisk rättelse.

Standard

Standard A5.2.2 – Rutiner för hantering av sjömäns klagomål i land

1. Sjömän som hävdar att kraven i denna konvention (bland annat sjömännens rättigheter) överträds, kan rapportera klagomål till en bemyndigad tjänsteman i en hamn

port at which the seafarer's ship has called. In such cases, the authorized officer shall undertake an initial investigation.

2. Where appropriate, given the nature of the complaint, the initial investigation shall include consideration of whether the on-board complaint procedures provided under Regulation 5.1.5 have been explored. The authorized officer may also conduct a more detailed inspection in accordance with Standard A5.2.1.

3. The authorized officer shall, where appropriate, seek to promote a resolution of the complaint at the ship-board level.

4. In the event that the investigation or the inspection provided under this Standard reveals a non-conformity that falls within the scope of paragraph 6 of Standard A5.2.1, the provisions of that paragraph shall be applied.

5. Where the provisions of paragraph 4 of this Standard do not apply, and the complaint has not been resolved at the ship-board level, the authorized officer shall forthwith notify the flag State, seeking, within a prescribed deadline, advice and a corrective plan of action.

6. Where the complaint has not been resolved following action taken in accordance with paragraph 5 of this Standard, the port State shall transmit a copy of the authorized officer's report to the Director-General. The report must be accompanied by any reply received within the prescribed deadline from the competent authority of the flag State. The appropriate shipowners' and seafarers' organizations in the port State shall be similarly informed. In addition, statistics and information regarding complaints that have been resolved shall be regularly submitted by the port State to the Director-General. Both such submissions are provided in order that, on the basis of such action as may be considered appropriate and expedient, a record is kept of such information and is brought to the attention of parties, including shipowners' and seafarers' organizations, which might be interested in

som sjömännens fartyg angör. I sådana fall skall den bemyndigade tjänstemannen göra en inledande utredning.

2. I tillämpliga fall och beroende på klagomålets art bör den inledande utredningen bland annat ta hänsyn till om de rutiner för klagomål ombord som finns i regel 5.1.5 har undersökts. Den bemyndigade tjänstemannen kan också göra en mera ingående inspektion enligt standard A5.2.1.

3. Den bemyndigade tjänstemannen skall så långt möjligt arbeta för en lösning av klagomålen ombord på fartyget.

4. Om den utredning eller inspektion som görs enligt denna standard avslöjar bristande efterlevnad enligt standard A5.2.1 punkt 6, skall bestämmelserna i den punkten tillämpas.

5. När bestämmelserna i punkt 4 i denna standard inte är tillämpliga och klagomålen inte har lösts ombord på fartyget, skall den bemyndigade tjänstemannen genast underrätta flaggstaten och infordra yttrande och en handlingsplan för rättelse inom en föreskriven tidsram.

6. Om klagomålet inte har undanröjts sedan åtgärder vidtagits enligt punkt 5 i denna standard, skall hamnstaten skicka en kopia av den bemyndigade tjänstemannens rapport till generaldirektören. Eventuella svar som inkommit från flaggstatens behöriga myndighet inom den föreskrivna tidsfristen måste bifogas. Redar- och sjöfolksorganisationer i hamnstaten skall också informeras. Hamnstaten skall dessutom regelbundet skicka statistik och information över klagomål som har lösts till generaldirektören. Dessa underrättelser föreskrivs för att de, på grundval av ett agerande som kan bedömas lämpligt och ändamålsenligt, skall kunna registreras och bli tillgängliga för parter, bland annat redar- och sjöfolksorganisationer, som kan ha intresse av att utnyttja tillämpliga rättsliga förfaranden.

availing themselves of relevant recourse procedures.

7. Appropriate steps shall be taken to safeguard the confidentiality of complaints made by seafarers.

Guideline

Guideline B5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures

1. Where a complaint referred to in Standard A5.2.2 is dealt with by an authorized officer, the officer should first check whether the complaint is of a general nature which concerns all seafarers on the ship, or a category of them, or whether it relates only to the individual case of the seafarer concerned.

2. If the complaint is of a general nature, consideration should be given to undertaking a more detailed inspection in accordance with Standard A5.2.1.

3. If the complaint relates to an individual case, an examination of the results of any on-board complaint procedures for the resolution of the complaint concerned should be undertaken. If such procedures have not been explored, the authorized officer should suggest that the complainant take advantage of any such procedures available. There should be good reasons for considering a complaint before any on-board complaint procedures have been explored. These would include the inadequacy of, or undue delay in, the internal procedures or the complainant's fear of reprisal for lodging a complaint.

4. In any investigation of a complaint, the authorized officer should give the master, the shipowner and any other person involved in the complaint a proper opportunity to make known their views.

5. In the event that the flag State demonstrates, in response to the notification by the port State in accordance with paragraph 5 of Standard A5.2.2, that it will handle the matter, and that it has in place effective procedures for this purpose and has

7. Det skall säkerställas att sjömännens klagomål förblir konfidentiella.

Anvisning

Anvisning B5.2.2 – Rutiner för hantering av sjömäns klagomål i land

1. När en bemyndigad tjänsteman handlägger ett klagomål enligt standard A5.2.2, bör det först kontrolleras om klagomålet är av allmän natur och berör alla sjömän på fartyget eller en kategori av personalen, eller om det är ett enskilda fall som endast berör en enskild person.

2. Om klagomålet är av allmän natur bör en mera detaljerad inspektion enligt standard A5.2.1 övervägas.

3. Gäller klagomålet ett enskilt fall bör resultatet av rutiner för klagomål ombord för att lösa det undersökas. Om ingen sådan undersökning har gjorts, bör den bemyndigade tjänstemannen föreslå klaganden att utnyttja alla tillgängliga rutiner. Det bör finnas goda skäl för att beakta ett klagomål innan rutiner för klagomål ombord har undersökts. Sådana skäl kan vara att de interna rutinerna är otillräckliga eller sätts in alltför sent, eller att klaganden är rädd för represalier om klagomål framförs.

4. Vid varje utredning av ett klagomål bör den bemyndigade tjänstemannen ge befälhavaren, redaren och varje annan person som berörs av klagomålet en rimlig möjlighet att yttra sig.

5. Om flaggstaten som svar på hamnstatens anmälan enligt standard A5.2.2 punkt 5 visar att den kommer att ta hand om ärendet och att den har effektiva rutiner för detta ändamål och har överlämnat en godtagbar åtgärdsplan, får den bemyndigade tjänste-

submitted an acceptable plan of action, the authorized officer may refrain from any further involvement with the complaint.

mannen avstå från att i fortsättningen befatta sig med klagomålet.

Regulation

Regel

Regulation 5.3 – Labour-supplying responsibilities

Regel 5.3 – Rekryteringsansvar

Purpose: To ensure that each Member implements its responsibilities under this Convention as pertaining to seafarer recruitment and placement and the social protection of its seafarers

Syfte: Att säkerställa att varje medlemsstat uppfyller sina skyldigheter enligt denna konvention när det gäller rekrytering av och arbetsförmedling och socialt skydd för dess sjömän

1. Without prejudice to the principle of each Member's responsibility for the working and living conditions of seafarers on ships that fly its flag, the Member also has a responsibility to ensure the implementation of the requirements of this Convention regarding the recruitment and placement of seafarers as well as the social security protection of seafarers that are its nationals or are resident or are otherwise domiciled in its territory, to the extent that such responsibility is provided for in this Convention.

1. Utan att det påverkar principen om varje medlemsstats ansvar för sjömännens arbets- och levnadsförhållanden på fartyg som för dess flagg, har medlemsstaten också ansvar för att kraven i denna konvention tillämpas när det gäller rekrytering av och arbetsförmedling och socialförsäkringsskydd för sjömän som är dess medborgare eller bor eller har hemvist på dess territorium, i den mån sådant ansvar föreskrivs i denna konvention.

2. Detailed requirements for the implementation of paragraph 1 of this Regulation are found in the Code.

2. Utförliga föreskrifter om genomförandet av punkt 1 i denna regel finns i koden.

3. Each Member shall establish an effective inspection and monitoring system for enforcing its labour-supplying responsibilities under this Convention.

3. Varje medlemsstat skall inrätta ett effektivt system för att inspektera och övervaka att dess ansvar för rekrytering enligt denna konvention uppfylls.

4. Information about the system referred to in paragraph 3 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports pursuant to article 22 of the Constitution.

4. Information om det system som avses i punkt 3 i denna regel, bland annat den metod som används för att bedöma dess effektivitet, skall ingå i medlemsstatens rapporter enligt artikel 22 i stadgan.

Standard

Standard

Standard A5.3 – Labour-supplying responsibilities

Standard A5.3 – Rekryteringsansvar

1. Each Member shall enforce the requirements of this Convention applicable to the operation and practice of seafarer recruitment and placement services established on

1. Varje medlemsstat skall tillämpa de krav i denna konvention som gäller drift av och rutiner för rekryterings- och förmedlingskontor för sjömän som verkar på dess

its territory through a system of inspection and monitoring and legal proceedings for breaches of licensing and other operational requirements provided for in Standard A1.4.

Guideline

Guideline B5.3 – Labour-supplying responsibilities

1. Private seafarer recruitment and placement services established in the Member's territory and securing the services of a seafarer for a shipowner, wherever located, should be required to assume obligations to ensure the proper fulfilment by shipowners of the terms of their employment agreements concluded with seafarers.

territorium genom ett system för inspektion, övervakning och rättsliga förfaranden för överträdelse av licensiering och andra föreskrifter för driften som ges i standard A1.4.

Anvisning

Anvisning B5.3 – Rekryteringsansvar

1. Privata kontor för rekrytering och förmedling av sjömän med säte på medlemsstatens territorium som knyter tjänster från sjömän till en redare, oavsett var denne finns, skall se till att redarna uppfyller villkoren i de anställningsavtal de sluter med sjömännen.

Appendix A5-I

The working and living conditions of seafarers that must be inspected and approved by the flag State before certifying a ship in accordance with Standard A5.1.3, paragraph 1:

Minimum age
Medical certification
Qualifications of seafarers
Seafarers' employment agreements
Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service
Hours of work or rest
Manning levels for the ship
Accommodation
On-board recreational facilities
Food and catering
On-board medical care
On-board complaint procedures
Payment of wages

Appendix A5-III

General areas that are subject to a detailed inspection by an authorized officer in a port of a Member carrying out a port State inspection pursuant to Standard A5.2.1:

Minimum age
Qualifications of seafarers
Seafarers' employment agreements
Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service
Hours of work or rest
Manning levels for the ship
Accommodation
On-board recreational facilities
Food and catering
Health and safety and accident prevention
On-board medical care
On-board complaint procedures
Payment of wages

RÅDETS DIREKTIV 2009/13/EG

av den 16 februari 2009

om genomförande av det avtal som ingåtts av European Community Shipowners' Associations (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) om 2006 års konvention om arbete till sjöss och om ändring av direktiv 1999/63/EG

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 139.2,

med beaktande av kommissionens förslag, och

av följande skäl:

(1) Arbetsgivarna och arbetstagarna (nedan kallade *arbetsmarknadens parter*) får i enlighet med artikel 139.2 i fördraget gemensamt begära att avtal som ingås av dem på gemenskapsnivå genomförs genom ett beslut av rådet på förslag av kommissionen.

(2) Den 23 februari 2006 antog Internationella arbetsorganisationen 2006 års konvention om arbete till sjöss i syfte att införa ett enda, enhetligt instrument som i möjligaste mån samlar alla aktuella standarder i befintliga internationella konventioner och rekommendationer om arbete till sjöss, samt de grundläggande principerna i andra internationella arbetsrättsliga konventioner.

(3) Kommissionen har rådfrågat arbetsgivare och arbetstagare i enlighet med artikel 138.2 i fördraget om lämpligheten i att anpassa, konsolidera eller komplettera befintlig gemenskapsrätt mot bakgrund av 2006 års konvention om arbete till sjöss.

(4) European Community Shipowners' Associations (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) meddelade den 29 september 2006 kommissionen att de önskade inleda förhandlingar i enlighet med artikel 138.4 i fördraget.

(5) Den 19 maj 2008 ingick de organisationerna ett avtal om 2006 års konvention om arbete till sjöss i syfte att införa lika spelregler på det internationella planet i hela sjöfartssektorn, nedan kallat *avtalet*. Avtalet och dess bilaga lämnades med en gemensam begäran till kommissionen att de skulle genomföras genom ett beslut av rådet på förslag av kommissionen i enlighet med artikel 139.2 i fördraget.

(6) Avtalet är tillämpligt på sjömän ombord på fartyg som är registrerade i en medlemsstat och/eller som för en medlemsstats flagg.

(7) Genom avtalet ändras det europeiska avtalet om arbetstidens organisation för sjömän, som ingicks i Bryssel den 30 september 1998 av ECSA och Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST).

(8) I överensstämmelse med artikel 249 i fördraget är det lämpliga instrumentet för genomförande av avtalet ett direktiv.

(9) Avtalet kommer att träda i kraft samtidigt med 2006 års konvention om arbete till sjöss, och arbetsmarknadens parter önskar att de nationella åtgärderna om genomförande av detta direktiv inte träder i kraft innan den konventionen träder i kraft.

(10) Beträffande alla termer som används i avtalet och som inte definieras särskilt i det, står det enligt detta direktiv medlemsstaterna fritt att definiera dem i enlighet med nationell lag och praxis, i likhet med andra socialpolitiska direktiv där liknande termer används, förutsatt att dessa definitioner överensstämmer med avtalet i sak.

(11) Kommissionen har utformat sitt förslag till direktiv i enlighet med sitt meddelande av den 20 maj 1998, "Anpassa och främja den sociala dialogen på gemenskapsnivå", med beaktande av de avtalslutande parternas representativitet och varje avtalsklausuls lagenlighet.

(12) Medlemsstaterna får ge arbetsgivarna och arbetstagarna, om dessa gemensamt begär det, i uppdrag att genomföra detta direktiv, förutsatt att medlemsstaterna vidtar alla nödvändiga åtgärder för att se till att de vid varje tidpunkt kan garantera de resultat som föreskrivs i detta direktiv.

(13) Bestämmelserna i detta direktiv bör vara tillämpliga utan att det påverkar tillämpningen av befintliga gemenskapsbestämmelser som är mer specifika och/eller som innebär ett starkare skydd för sjömän, särskilt åtgärder i gemenskapslagstiftningen.

(14) Efterlevnad av den allmänna principen om arbetsgivaransvar i rådets direktiv 89/391/EEG av den 12 juni 1989 om åtgärder för att främja förbättringar av arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet⁽¹⁾, särskilt i artikel 5.1 och 5.3, bör säkerställas.

(15) Detta direktiv bör inte användas för att motivera en minskning av den allmänna skyddsnivån för arbetstagare på de områden som omfattas av det bifogade avtalet.

(16) I detta direktiv och i avtalet anges minimikrav. Medlemsstaterna och/eller arbetsmarknadens parter bör kunna behålla eller införa förmånligare bestämmelser.

(17) Kommissionen har, i enlighet med sitt meddelande av den 14 december 1993 om tillämpningen av det socialpolitiska protokollet, underrättat Europaparlamentet och Europeiska ekonomiska och sociala kommittén genom att till dem överlämna texten till förslaget till ett direktiv med avtalet.

(18) Denna rättsakt står i överensstämmelse med de grundläggande rättigheter och principer som erkänns i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, särskilt artikel 31, där det stadgas att varje arbetstagare har rätt till hälsosamma, säkra och värdiga arbetsförhållanden, till en begränsning av den maximala arbetstiden samt till dygns- och veckovila och årlig betald semester.

(19) Eftersom målen för detta direktiv inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, och de därför på grund av åtgärdens omfattning eller verkningar bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

(20) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning⁽²⁾ kommer medlemsstaterna att uppmanas att, i sitt eget och gemenskapens intresse, sammanställa och offentliggöra egna tabeller som i möj-

ligaste mån illustrerar sambandet mellan detta direktiv och genomförandeåtgärderna.

(21) Rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 om det avtal om arbetstidens organisation för sjömän som ingåtts av European Community Shipowners' Association (ESCA) och Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FTU)⁽³⁾ med det europeiska avtalet om arbetstidens organisation för sjömän i bilaga bör därför ändras i enlighet med detta.

(22) Genomförandet av avtalet bidrar till att uppnå målen i artikel 136 i fördraget.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Detta direktiv genomför det avtal om 2006 års konvention om arbete till sjöss som ingicks den 19 maj 2008 mellan de organisationer som företräder arbetsmarknadens parter inom sjöfartssektorn (ESCA och ETF) såsom det återges i bilagan.

Artikel 2

Bilagan till rådets direktiv 1999/63/EG ska ändras på följande sätt:

1. I klausul 1 ska följande punkt 3 läggas till:

"3. Vid tveksamhet ska frågan huruvida kategorier av personer ska betraktas som sjömän enligt denna konvention avgöras av den behöriga myndigheten i varje medlemsstat efter samråd med berörda redar- och sjömansorganisationer. I detta sammanhang bör man beakta den resolution om information om yrkesgrupper som antogs vid Internationella arbetskonferensens 94:e möte (sjöfartssession)."

2. I klausul 2 ska leden c och d ersättas med följande:

"c) *sjöman*: varje person som är anställd, sysselsatt eller arbetar i någon funktion ombord på ett fartyg som omfattas av detta avtal,

⁽¹⁾ EGT L 183, 29.6.1989, s. 1.

⁽²⁾ EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.

⁽³⁾ EGT L 167, 2.7.1999, s. 33.

- d) *redare*: fartygets ägare eller annan organisation eller person, såsom en manager, agent eller tidsbefraktare, som har övertagit ansvaret för fartygets drift från ägaren och som vid övertagandet av detta ansvar har gått med på att ta över det ansvar och de skyldigheter som vilar på redare enligt detta avtal, oberoende av om någon annan organisation eller person tar visst ansvar eller uppfyller vissa skyldigheter på uppdrag av redaren."
3. Klausul 6 ska ersättas med följande:
- "1. Ingen sjöman som inte har fyllt 18 år får arbeta natttid. Natt ska i denna klausul definieras enligt nationell lag och praxis. Den ska omfatta minst nio timmar med början senast vid midnatt och slut tidigast klockan 05.00.
2. Den behöriga myndigheten får medge att nattarbetsbegränsningen inte behöver uppfyllas strikt om
- a) utbildningen av den berörda sjömannen enligt uppgjorda program och scheman skulle försämrats, eller
- b) tjänstens specifika art eller ett erkänt utbildningsprogram kräver att den sjöman som undantaget omfattar tjänstgör på natten och myndigheten efter samråd med berörda redar- och sjömansorganisationer konstaterar att arbetet inte kommer att skada personalens hälsa eller välbefinnande.
3. Anställning, sysselsättning eller arbete ska vara förbjudet för sjöman som inte fyllt 18 år om det kan antas äventyra deras hälsa eller säkerhet. Vilket arbete som är av sådan art ska fastställas i nationella lagar och andra författningar eller av den behöriga myndigheten efter samråd med berörda redar- och sjömansorganisationer enligt relevanta internationella normer."
4. Klausul 13 ska ersättas med följande:
- "1. Sjöman ska inte arbeta på ett fartyg om de inte har intyg på att de är medicinskt lämpliga att utföra sina uppgifter.
2. Undantag kan medges endast i de fall som anges i detta avtal.
3. Den behöriga myndigheten ska kräva att sjömännen, innan arbete på ett fartyg påbörjas, innehar ett giltigt läkarintyg som intygar att de är medicinskt lämpliga att utföra sina uppgifter till sjöss.
4. För att säkerställa att läkarintyg ger en korrekt bild av sjömannens hälsotillstånd ska den behöriga myndigheten, mot bakgrund av de uppgifter dessa ska utföra, efter samråd med berörda redar- och sjömansorganisationer och med vederbörlig hänsyn till gällande internationella anvisningar, föreskriva hur läkarundersökning och läkarintyg ska utformas.
5. Detta avtal ska inte påverka tillämpningen av den internationella konventionen om normer för sjömans utbildning, certifiering och vakthållning, 1978, med ändringar (STCW-konventionen). Den behöriga myndigheten ska godta ett läkarintyg som utfärdats enligt kraven i STCW som ett intyg enligt punkterna 1 och 2 i denna klausul. När det gäller sjöman som inte omfattas av STCW ska ett läkarintyg som i huvudsak uppfyller dessa krav likaså godkännas.
6. Läkarintyget ska vara utfärdat av en kompetent legitimerad läkare eller, när det endast gäller ett intyg från en synundersökning, av en person som den behöriga myndigheten godkännt som behörig att utfärda ett sådant intyg. Läkare som genomför läkarundersökningar måste vara helt oberoende i sina yrkesmässiga bedömningar.
7. Sjöman som har vägrats intyg eller har nedsatt arbetsförmåga, särskilt när det gäller arbetstid, arbetsfält eller geografiskt område, ska kunna få ytterligare en undersökning gjord hos en annan oberoende legitimerad läkare eller en oberoende medicinsk skiljedomare.
8. Varje läkarintyg ska särskilt ange att den berörda personen
- a) har en tillfredsställande hörsel och syn, vilket även ska avse färgseendet när det gäller en person som ska arbeta i funktioner där lämpligheten för det arbete som ska utföras kan påverkas av brister i färgseendet, och
- b) inte lider av något medicinskt tillstånd som kan komma att förvärras av tjänstgöring till sjöss, göra vederbörande olämplig för sådan tjänstgöring eller äventyra andra ombordvarandes hälsa.

9. Om inte en kortare period krävs med hänsyn till de speciella arbetsuppgifter som personen ska utföra, eller krävs enligt STCW
- a) ska ett läkarintyg gälla högst två år, förutom för sjömän som inte fyllt 18 år, då den längsta giltighetstiden ska vara ett år,
- b) ska ett intyg om färgseende gälla högst sex år.
10. I trängande fall får den behöriga myndigheten medge att en person arbetar utan giltigt läkarintyg till nästa angöringshamn där en kompetent legitimerad läkare kan utfärda ett sådant, under förutsättning
- a) att medgivandet ska gälla högst tre månader, och
- b) att personen i fråga har ett utgången men nyligen utfärdat läkarintyg.
11. Om giltighetstiden för ett intyg går ut under en sjöresa, ska det fortsätta att gälla till nästa angöringshamn där personen i fråga kan få ett läkarintyg från en kompetent legitimerad läkare, på villkor att fristen inte överskrider tre månader.
12. Läkarintyg för sjömän som arbetar på fartyg som normalt går i internationell sjöfart måste som ett minimum utfärdas på engelska.
13. Arten av den hälsokontroll som de ska genomgå och de undersökningar som ska ingå i läkarintyget ska fastställas i samråd med berörda redar- och sjömansorganisationer.
14. Alla sjömän ska regelbundet genomgå hälsoundersökning. Vaktgående personal som uppvisar läkarintyg på att de har hälsoproblem som beror på nattarbete ska om möjligt omplaceras till lämpligt dagarbete.
15. Den hälsoundersökning som avses i punkterna 13 och 14 ska vara kostnadsfri och lagstadgad tystnadsplikt ska iaktas. Sådana hälsoundersökningar kan göras inom det nationella hälso- och sjukvårdssystemet."
5. Klausul 16 ska ersättas med följande:

"Alla sjömän ska ha rätt till betald semester. Den betalda semestern ska beräknas på grundval av minst 2,5 kalenderdagar per anställningsmånad och pro rata för ofullständiga månader. Minimiperioden för betald semester får inte ersättas av en ekonomisk gottgörelse, förutom när anställningsförhållandet upphör."

Artikel 3

1. Medlemsstaterna får behålla eller införa bestämmelser som är förmånligare än de som föreskrivs i detta direktiv.

2. ... Genomförandet av detta direktiv får inte i något fall användas för att motivera en sänkning av den allmänna skyddsnivån för arbetstagarna inom det område som omfattas av detta direktiv. Det ska inte påverka medlemsstaternas, arbetsgivarnas eller arbetstagarnas rätt att, om förhållandena ändras, anta andra lagar och författningar och ingå andra avtal än de som gäller när detta direktiv antas, under förutsättning att minimikraven i detta direktiv uppfylls.

3. Genomförandet eller tolkningen av detta direktiv ska inte påverka tillämpningen av andra bestämmelser, seder eller bruk i gemenskapsrätten eller nationell rätt som påbjuder förmånligare villkor för de berörda sjömännen.

4. Bestämmelserna i standard A4.2.5 b ska inte påverka principen om arbetsgivarens ansvar enligt artikel 5 i direktiv 89/391/EEG.

Artikel 4

Medlemsstaterna ska fastställa vilka sanktioner som ska tillämpas när nationella bestämmelser som antagits i enlighet med detta direktiv överträds. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Artikel 5

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv, eller ska se till att arbetsgivare och arbetstagare genom avtal har infört nödvändiga åtgärder, senast tolv månader efter dagen för detta direktivs ikraftträdande.

2. När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda. De ska genast till kommissionen överlämna texten till dessa bestämmelser.

3. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 6

Tillämpningen av principen om motsvarighet i sak som anges i inledningen till avtalet ska inte påverka medlemsstaternas skyldigheter enligt detta direktiv.

Artikel 7

Detta direktiv träder i kraft samma dag som 2006 års konvention om arbete till sjöss träder i kraft.

Artikel 8

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 16 februari 2009.

På rådets vägnar

O. LIŠKA

Ordförande

BILAGA

AVTAL

mellan ECSA och ETF om 2006 års konvention om arbete till sjöss

INLEDNING

PARTENA SLUTER DETTA AVTAL AV FÖLJANDE SKÄL:

Enligt ILO:s konvention om arbete till sjöss från 2006 (nedan kallad *konventionen*) ska varje medlemsstat själv se till att nationella lagar och andra författningar följer konventionens bestämmelser i fråga om grundläggande rättigheter som föreningsfrihet, faktiskt erkännande av rätten till kollektivförhandlingar, undanröjande av alla former av tvångsarbete eller obligatoriskt arbete, faktiskt avskaffande av barnarbete och undanröjande av diskriminering i arbetslivet.

Enligt konventionen ska alla sjömän ha rätt till en trygg och säker arbetsplats som uppfyller säkerhetskraven, rättvisa anställningsvillkor, rimliga arbets- och levnadsförhållanden samt hälso- och sjukvård, välfärdsåtgärder och andra former av socialt skydd.

I konventionen föreskrivs att varje medlemsstat inom sin jurisdiktion ska se till att sjömännens rättigheter i anställningshänseende och socialt hänseende enligt föregående stycke i denna inledning tillgodoses helt enligt kraven i konventionen. Om inte annat anges i konventionen kan detta uppnås genom nationella lagar och andra författningar, gällande kollektivavtal, andra åtgärder eller praktisk tillämpning.

De undertecknande parterna vill särskilt rikta uppmärksamheten mot avsnittet "Förklaring till reglerna och koden i konventionen om arbete till sjöss", där konventionens format och struktur beskrivs.

De undertecknade parterna har beaktat fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen (nedan kallat *fördraget*), särskilt artiklarna 137, 138 och 139.

I artikel 139.2 i fördraget föreskrivs att avtal som ingås på gemenskapsnivå kan genomföras på gemensam begäran av de undertecknande parterna genom ett beslut av rådet på förslag av kommissionen.

De undertecknande parterna lämnar härmed en sådan begäran.

Det lämpliga instrumentet för att genomföra avtalet är ett direktiv, vilket i enlighet med artikel 249 i fördraget ska vara bindande för medlemsstaterna med avseende på det resultat som ska uppnås, men ska innebära att man överläter åt de nationella myndigheterna att bestämma form och tillvägagångssätt för genomförandet. Enligt artikel VI i konventionen får ILO-medlemmarna vidta åtgärder som de anser i huvudsak motsvara standarderna i konventionen, som syftar både till att uppnå det allmänna syftet med konventionen och till att genomföra bestämmelserna i konventionen. Antagandet av ett direktiv för att genomföra avtalet och principen om "motsvarighet i sak" i konventionen syftar således till att ge medlemsstaterna möjlighet att genomföra rättigheterna och principerna på det sätt som anges i artikel VI.3 och VI.4 i konventionen.

HÄRIGENOM AVTALAS FÖLJANDE.

DEFINITIONER OCH TILLÄMPNINGSMRÅDE

1. Om inte annat följer av särskilda bestämmelser används i detta avtal följande beteckningar med de betydelse som här anges:

- a) *behörig myndighet*: minister, regeringsorgan eller annan myndighet som utsetts av medlemsstaten och är behörig att utfärda och genomföra bestämmelser, förordningar eller andra instruktioner med laga kraft inom det sakområde den berörda bestämmelsen avser.

- b) *bruttodräkthet*: bruttodräkthet beräknad i enlighet med reglerna för dräkthetsberäkning i bilaga I till 1969 års internationella skeppsmätningkonvention eller i efterföljande konventioner. För fartyg som omfattas av den provisoriska ordning för mätning av dräkthet som Internationella sjöfartsorganisationen antagit är bruttodräktheten det som ingår i kolumnen REMARKS i det internationella mätbrevet (1969).
- c) *sjöman*: varje person som är anställd, sysselsatt eller arbetar i någon funktion ombord på ett fartyg som omfattas av detta avtal.
- d) *sjömäns anställningsavtal*: innefattar både ett anställningskontrakt och gällande avtalsvillkor.
- e) *fartyg*: ett fartyg som inte navigerar enbart i inlandsfarvatten, i vatten inom eller nära skyddade farvatten, eller i områden där hamnregler gäller.
- f) *redare*: fartygets ägare eller annan organisation eller person, såsom en manager, agent eller tidsbefraktare, som har övertagit ansvaret för fartygets drift från ägaren och som vid övertagandet av detta ansvar har gått med på att ta över det ansvar och de skyldigheter som vilar på redare enligt detta avtal, oberoende av om någon annan organisation eller person tar visst ansvar eller uppfyller vissa skyldigheter på uppdrag av redaren.
2. Om inte annat uttryckligen föreskrivs är detta avtal tillämpligt på alla sjömän.
3. Vid tveksamhet ska frågan huruvida kategorier av personer ska betraktas som sjömän enligt denna konvention avgöras av den behöriga myndigheten i varje medlemsstat efter samråd med berörda redar- och sjömansorganisationer. I detta sammanhang bör man beakta den resolution om information om yrkesgrupper som antogs vid Internationella arbetskonferensens 94:e möte (sjöfartssession).
4. Om inte annat uttryckligen föreskrivs är detta avtal tillämpligt på alla fartyg, offentlig- eller privatägda, som normalt används i kommersiell verksamhet, dock inte sådana fartyg som används för fiske eller liknande ändamål och traditionellt byggda fartyg som dhower och djonker. Detta avtal är inte tillämpligt på örlogsfartyg eller örlogsflottans hjälpfartyg.
5. Vid tveksamhet huruvida detta avtal är tillämpligt på ett fartyg eller en särskild kategori av fartyg ska frågan avgöras av den behöriga myndigheten i respektive medlemsstat efter samråd med berörda redar- och sjömansorganisationer.

REGLERNA OCH STANDARDERNA

AVDELNING 1

MINIMIKRAV FÖR ATT SJÖMÄN SKA FÅ ARBETA PÅ FARTYG

Regel 1.1 – Minimialder

1. Ingen som inte har uppnått minimialdern ska vara anställd, sysselsatt eller arbeta på ett fartyg.
2. En högre minimialder ska krävas i de fall som fastställs i detta avtal.

Standard A1.1 – Minimialder

Minimialdern fastställs i rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 (som ska ändras) om avtalet om arbetstidens organisation för sjömän (som ska ändras i enlighet med bilaga A till detta avtal).

Regel 1.2 – Läkarintyg

Läkarintyg regleras genom rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 (som ska ändras) om avtalet om arbetstidens organisation för sjömän (som ska ändras i enlighet med bilaga A till detta avtal).

Regel 1.3 – Utbildning och kvalifikationer

1. Sjömän ska inte arbeta på ett fartyg, om de inte har utbildning eller intyg på att de är kompetenta eller på annat sätt kvalificerade att utföra sina uppgifter.
2. Sjömän ska inte tillåtas arbeta på ett fartyg om de inte med godkänt resultat har fullgjort en utbildning i personlig säkerhet ombord på fartyg.
3. Utbildning och certifiering enligt de obligatoriska instrument som Internationella sjöfartsorganisationen antagit ska anses uppfylla kraven i punkterna 1 och 2 i denna regel.

AVDELNING 2

ARBETSVILLKOR

Regel 2.1 – Anställningsavtal för sjömän

1. En sjömans anställningsvillkor och anställningsförhållanden ska anges eller åberopas i ett klart formulerat, rättsligt verkställbart avtal och ska uppfylla de standarder som fastställs i detta avtal.
2. Sjömannen ska godkänna anställningsavtalet under förhållanden som garanterar att sjömannen har möjlighet att granska och söka råd om villkoren och förhållandena enligt avtalet och frivilligt godkänner dessa före undertecknandet.
3. I den mån det är förenligt med medlemsstatens nationella lag och praxis ska anställningsavtal för sjömän anses innefatta eventuella gällande kollektivavtal.

Standard A2.1 – Anställningsavtal för sjömän

1. Varje medlemsstat ska anta lagar och andra författningar som kräver att fartyg som för dess flagg uppfyller följande krav:
 - a) Sjömän som arbetar på fartyg som för dess flagg ska ha ett anställningsavtal för sjömän undertecknat av såväl sjömannen som redaren eller en representant för denne (eller, om sjömannen inte är anställd, bevis på kontrakts- eller liknande arrangemang) som ger dem möjlighet att arbeta och leva under rimliga förhållanden ombord på fartyget enligt kraven i detta avtal.
 - b) Sjömän som undertecknar ett anställningsavtal för sjömän ska ges möjlighet att granska och söka råd om avtalet innan det undertecknas, samt andra möjligheter som är nödvändiga för att garantera att de har ingått avtalet av fri vilja och med tillräcklig förståelse av sina rättigheter och skyldigheter.
 - c) Den berörda redaren och den berörda sjömannen ska vardera ha ett undertecknat original av anställningsavtalet.
 - d) Det ska garanteras att sjömän, även fartygets befälhavare, har lätt tillgång ombord till tydlig information om sina anställningsförhållanden, och att denna information, bland annat en kopia av anställningsavtalet, också finns tillgänglig för granskning av tjänstemän från en behörig myndighet, bland annat myndigheter i hamnar som besöks.
 - e) Sjömän ska få en handling med en redogörelse för sin anställning ombord på fartyget.
2. När ett kollektivavtal utgör hela eller en del av ett anställningsavtal för sjömän, ska en kopia av detta avtal finnas tillgänglig ombord. Om språket i anställningsavtalet och ett eventuellt gällande kollektivavtal inte är engelska, ska följande också finnas tillgängligt på engelska (utom för fartyg som endast går i inrikes sjöfart):
 - a) En kopia av ett avtalsformulär i standardformat.
 - b) De delar av kollektivavtalet som ingår i en hamnstatsinspektion.

3. Den handling som avses i punkt 1 e i denna standard ska inte innehålla någon uppgift om kvaliteten på sjömännens arbete eller om lönen. Handlingens utformning, de uppgifter som ska tas upp och hur sådana uppgifter ska föras in ska fastställas i nationell lag.

4. Varje medlemsstat ska anta lagar och andra författningar för att fastställa de uppgifter som ska ingå i alla anställningsavtal för sjömän som lyder under dess nationella lag. Anställningsavtal för sjömän ska alltid innehålla följande uppgifter:

- a) Den anställdes fullständiga namn, födelsedatum eller ålder och födelseort.
 - b) Redarens namn och adress.
 - c) Ort och datum för anställningsavtalets undertecknande.
 - d) Vilken funktion anställningen gäller.
 - e) Lön eller i tillämpliga fall den formel som ska användas för att beräkna denna.
 - f) Semesterns längd eller i tillämpliga fall den formel som ska användas för att beräkna denna.
 - g) Upphävande av avtalet och villkoren för detta, bland annat
 - i) om avtalet har slutits på obestämd tid, de förhållanden som berättigar endera parten att upphäva det, och den uppsägningstid som ska gälla, vilken inte ska vara kortare för redaren än för den anställda,
 - ii) om avtalet har slutits på viss tid, det datum då det ska löpa ut, och
 - iii) om avtalet har slutits för en resa, destinationshamnen och vid vilken tidpunkt efter ankomsten som anställningen ska vara avslutad.
 - h) Det skydd för hälsa och social trygghet som redaren ska tillhandahålla.
 - i) Den anställdes rätt till hemresa.
 - j) I tillämpliga fall, hänvisning till kollektivavtalet.
 - k) Eventuella andra detaljer som kan krävas i nationell lag.
5. Varje medlemsstat ska anta lagar och andra författningar som stipulerar kortaste tillåtna uppsägningstid om sjömän och redare vill säga upp ett anställningsavtal i förtid. Längden på dessa minimitider ska bestämmas efter samråd med berörda redar- och sjömansorganisationer, men får inte understiga sju dagar.

6. En uppsägningstid som är kortare än minimitiden kan tillämpas i fall som godkänns i nationella lagar och andra författningar eller gällande kollektivavtal som motiv för upphävande av anställningsavtal med kortare uppsägningstid eller utan uppsägning. Varje medlemsstat ska när den fastställer sådana skäl beakta att den anställda av barmhärtighetsskäl eller av andra trängande skäl utan att bli skadeståndsskyldig kan behöva säga upp avtalet med kortare varsel eller utan uppsägning.

Regel 2.3 – Arbetstid och vilotid

Sjömännens arbetstid och vilotid regleras genom rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 (som ska ändras) om avtalet om arbetstidens organisation för sjömän (som ska ändras i enlighet med bilaga A till detta avtal).

Regel 2.4 – Rätt till ledighet

1. Varje medlemsstat ska kräva att sjömän som är anställda på fartyg som för dess flagg ges betald semester på skäliga villkor enligt detta avtal och rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 (som ska ändras) om avtalet om arbetstidens organisation för sjömän (som ska ändras i enlighet med bilaga A till detta avtal).
2. Sjömän ska beviljas landpermission för att främja deras hälsa och välbefinnande så långt detta är förenligt med de praktiska krav arbetsuppgifterna ställer.

Regel 2.5 – Hemresa

1. Sjömännen har rätt till hemresa utan kostnad för dem själva.
2. Varje medlemsstat ska kräva att fartyg som för dess flagg ställer ekonomisk garanti för att säkerställa att sjömännen kan resa hem.

Standard A2.5 – Hemresa

1. Varje medlemsstat ska säkerställa att sjömän på fartyg som för dess flagg är berättigade till hemresa under följande förhållanden:
 - a) Om anställningsavtalet går ut medan sjömännen befinner sig utanför landets gränser.
 - b) När anställningsavtalet bryts
 - i) av redaren, eller
 - ii) av sjömannen av grundad anledning.
 - c) När sjömannen inte längre kan fullgöra sina uppgifter enligt anställningsavtalet eller inte kan väntas fullgöra dem under rådande förhållanden.
2. Varje medlemsstat ska säkerställa att det finns lämpliga föreskrifter i dess lagar och andra författningar eller i kollektivavtal som föreskriver
 - a) de omständigheter under vilka sjömännen är berättigade till hemresa enligt punkt 1 b och 1 c i denna standard,
 - b) den maximala varaktigheten av tjänstgöringsperioder ombord efter vilka en sjöman är berättigad till hemresa, som måste vara mindre än 12 månader, och
 - c) exakt vilka förmåner redare ska betala för hemresa, inberäknat förmåner som hör samman med hemresans destinationer, transportsättet, vilka utgiftsposter som ska ingå och andra arrangemang som redare ska svara för.
3. Varje medlemsstat ska förbjuda att redare kräver sjömän på betalning i förskott till sin hemresa när de börjar sin anställning, liksom att redaren kompenserar sig för kostnaden för hemresan från sjömannens lön eller andra förmåner, utom när personalen enligt nationella lagar, andra författningar eller gällande kollektivavtal har befunnits allvarligt ha åsidosatt sina skyldigheter enligt anställningsavtalet.
4. Nationella lagar och andra författningar ska inte påverka redarens eventuella rätt att återkräva kostnaden för hemresa enligt tredjepartsavtal.
5. Om en redare inte kan ordna eller bekosta hemresa för sjömän som är berättigade till sådan gäller följande:

- a) Den behöriga myndigheten i den medlemsstat vars flagg fartyget för ska ordna hemresa för de berörda sjömännen. Om den inte kan göra det, får den stat från vilken sjömännen ska resa hem eller den stat där sjömännen är medborgare ordna hemresan och återkräva kostnaden från den medlemsstat vars flagg fartyget för.
 - b) Den medlemsstat vars flagg fartyget för ska från redaren kunna återkräva kostnader som uppstår för sjömännens hemresa.
 - c) Kostnaderna för hemresa får under inga omständigheter belasta sjömännen, utom i fall som anges i punkt 3 i denna standard.
6. Med beaktande av tillämpliga internationella instrument, däribland 1999 års internationella konvention om kvarhållande av fartyg (International Convention on Arrest of Ships), får en medlemsstat som har betalat kostnaden för hemresa kvarhålla eller begära kvarhållande av den berörda redarens fartyg tills återbetalning har skett enligt punkt 5 i denna standard.
7. Varje medlemsstat ska underlätta hemresa för de sjömän som tjänstgör på fartyg som angör dess hamnar eller passerar genom dess territorialvatten eller inre vattenvägar och deras ersättare ombord.
8. Framför allt får en medlemsstat inte vägra någon sjöman rätt till hemresa på grund av en redares ekonomiska omständigheter eller oförmåga eller bristande vilja att ersätta en sjöman.
9. Varje medlemsstat ska kräva att fartyg som för dess flagg medför en kopia av gällande nationella föreskrifter om hemresa på ett lämpligt språk och håller den tillgänglig för sjömännen.

Regel 2.6 – Ersättning till sjöman när fartyget förloras eller förliser

Sjöman har rätt att få tillräcklig ersättning för skada, förlust eller arbetslöshet som uppstår till följd av att ett fartyg förloras eller förliser.

Standard A2.6 – Ersättning till sjöman när fartyget förloras eller förliser

1. Varje medlemsstat ska införa bestämmelser som säkerställer att redaren när ett fartyg förloras eller förläst till alla sjömän ombord alltid betalar en ersättning för arbetslöshet som sådan förlust eller förlisning ger upphov till.
2. De regler som avses i punkt 1 i denna standard ska inte påverka tillämpningen av eventuella andra rättigheter som sjöman kan ha enligt den berörda medlemsstatens nationella lagstiftning rörande skada eller förlust till följd av att ett fartyg förloras eller förliser.

Regel 2.7 – Bemanningnivåer

Bestämmelser om tillräcklig, säker och effektiv bemanning av fartyg fastställs i rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 (som ska ändras) om avtalet om arbetstidens organisation för sjöman (som ska ändras i enlighet med bilaga A till detta avtal).

Regel 2.8 – Utveckling av karriär, färdigheter och anställningsmöjligheter för sjöman

Varje medlemsstat ska ha nationella program för att främja anställning i sjöfartssektorn och uppmuntra utveckling av karriär, färdigheter och bättre möjligheter till anställning för sjöman som har hemvist på dess territorium.

Standard A2.8 – Utveckling av karriär, färdigheter och anställningsmöjligheter för sjöman

1. Varje medlemsstat ska ha nationella program som främjar utveckling av karriär, färdigheter och bättre möjligheter till anställning för sjöman för att förse sjöfartssektorn med en stabil och kompetent arbetskraft.
2. Det program som nämns i punkt 1 i denna standard ska syfta till att hjälpa sjömännen att stärka sin kompetens och sina kvalifikationer och anställningsmöjligheter.

3. Varje medlemsstat ska efter samråd med berörda redar- och sjömansorganisationer fastställa tydliga mål för yrkesvägledning, teoretisk och praktisk utbildning samt fortbildning av sjömän vars uppgift ombord i första hand är att sörja för säker drift och säker navigering av fartyget.

AVDELNING 3

BOSTAD, REKREATIONSMÖJLIGHETER, MAT OCH FÖRPLÅGNAD

Standard A3.1 – Bostad och rekreativsmöjligheter

1. Fartyg som reguljärt anlöper hamnar som plågas av moskiter ska vara försedda med lämplig utrustning enligt den behöriga myndighetens bestämmelser.
2. Lämpliga rekreativsmöjligheter och trivselförmåner som anpassats för att uppfylla de speciella behoven för sjömän som måste bo och arbeta ombord ska tillhandahållas för att användas av alla sjömän, med beaktande av bestämmelserna om skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor.
3. Den behöriga myndigheten ska kräva att inspektioner görs med täta intervall ombord på fartyg, av eller på uppdrag av befälhavaren, för att säkerställa att bostäderna hålls rena, rimligt beboeliga och i gott skick. Resultaten av inspektionerna ska protokollföras och hållas tillgängliga för granskning.
4. På fartyg där det är nödvändigt att utan diskriminering ta hänsyn till intressen hos sjömän som har olika och särskiljande religiösa och sociala sedvänjor, får den behöriga myndigheten efter samråd med berörda redar- och sjömansorganisationer tillåta en rimlig grad av avvikelser från denna standard, under förutsättning att sådana avvikelser inte resulterar i att bekvämligheterna totalt sett blir mindre fördelaktiga än de skulle vara om standarden följdes.

Regel 3.2 – Mat och förplågnad

1. Varje medlemsstat ska se till att fartyg som för dess flagg medför och serverar mat och dricksvatten av lämplig kvalitet, näringsvärde och kvantitet som är tillräcklig för fartygets behov och är anpassad till olika kulturella och religiösa bakgrunder.
2. Sjömän ombord ska ha fri kost under sin tjänstgöringsperiod.
3. Sjömän som är anställda som fartygskockar med ansvar för matlagning ska vara utbildade och kvalificerade för sin befattning ombord på fartyg.

Standard A3.2 – Mat och förplågnad

1. Varje medlemsstat ska anta lagar och andra författningar för att fastställa miniminormer för kvantitet och kvalitet på mat och dricksvatten samt normer för måltider som tillhandahålls sjömän ombord på fartyg som för dess flagg, och ska anordna utbildning för att främja medvetenhet om och genomförande av de normer som avses i denna punkt.
2. Varje medlemsstat ska se till att fartyg som för dess flagg uppfyller följande miniminormer:
 - a) Förråd av livsmedel och dricksvatten med adekvat kvantitet, näringsvärde, kvalitet och variation med hänsyn till besättningens storlek, religiösa och kulturella sedvänjor samt resans art och varaktighet.
 - b) Ekonomiavdelningen ska vara organiserad och utrustad så att sjömännen kan få tillräckliga, varierade och näringsriktiga mål, tillagade och serverade under hygieniska förhållanden.
 - c) Ekonomipersonalen ska vara väl utbildad eller instruerad för sina befattningar.
3. Redarna ska se till att personer som är anställda som fartygskockar är utbildade, kvalificerade och befunnits kompetenta för sin befattning enligt den berörda medlemsstatens lagar och andra författningar.

4. De krav som ställs i punkt 3 i denna standard ska innefatta en genomgången utbildning som är godkänd eller erkänd av den behöriga myndigheten och omfattar praktisk matlagning, livsmedelshygien och personlig hygien, förvaring av livsmedel, lagerkontroll, miljöskydd och hälsa och säkerhet vid servering av mat.

5. För fartyg som framförs med en föreskriven besättning om mindre än tio och som den behöriga myndigheten utifrån besättningsstorleken eller verksamhetsområdet inte kan ålägga att ha en fullt kvalificerad kock ombord, gäller att alla som hanterar livsmedel i köket ska vara utbildade eller instruerade på områden som innefattar livsmedelshygien och personlig hygien och handhavande och förvaring av livsmedel ombord på fartyg.

6. I yttersta nödfall kan den behöriga myndigheten medge dispens från gällande krav och tillåta en inte helt kvalificerad kock att tjänstgöra på ett visst fartyg under en begränsad tid, till nästa lämpliga angränsning eller under högst en månad, under förutsättning att den person som avses är utbildad eller instruerad inom områden som innefattar livsmedel och personlig hygien samt handhavande och förvaring av livsmedel ombord på fartyg.

7. Den behöriga myndigheten ska kräva att täta, dokumenterade inspektioner utförs ombord på fartyget, av eller under tillsyn av befälhavaren, med avseende på

- a) förråd av livsmedel och dricksvatten,
 - b) alla utrymmen och all utrustning för förvaring och hantering av livsmedel och dricksvatten, och
 - c) köksutrustning och annan utrustning för tillagning och servering av måltider.
8. Ingen sjöman som inte fyllt 18 år får vara anställd, sysselsatt eller arbeta som fartygskock.

AVDELNING 4

HÄLSO- OCH SJUKVÅRD, VÄLFÄRD OCH SOCIAL TRYGGHET

Regel 4.1 – Sjukvård ombord och i land

1. Varje medlemsstat ska se till att alla sjömän på fartyg som för dess flagg omfattas av fullgoda hälsoskyddsåtgärder och har snabb tillgång till god sjukvård när de tjänstgör ombord.
2. Varje medlemsstat ska se till att sjömän ombord på fartyg inom dess territorium som behöver omedelbar sjukvård ges tillgång till medlemsstatens sjukvårdsresurser i land.
3. Kraven på hälso- och sjukvård ombord innefattar standarder för åtgärder som syftar till att ge sjömännen hälso- och sjukvård som så långt möjligt är jämförbar med den vård som allmänt finns att tillgå för arbetstagare i land.

Standard A4.1 – Sjukvård ombord och i land

1. Varje medlemsstat ska se till att sjömän som arbetar ombord på ett fartyg som för dess flagg har tillgång till hälso- och sjukvård, inklusive grundläggande tandvård, som
 - a) säkerställer att allmänna bestämmelser om hälso- och sjukvård för arbetstagare samt särskilda bestämmelser som är specifika för fartygstjänsten, tillämpas på sjömän,
 - b) säkerställer att sjömännen ges hälso- och sjukvård som i största möjliga utsträckning är jämförbar med den vård som vanligen finns att tillgå för arbetstagare i land, inklusive snabb tillgång till nödvändiga mediciner, medicinsk utrustning och resurser för diagnos och behandling, samt till medicinsk information och medicinska specialister,
 - c) tillförsäkrar sjömän rätt att, där så är möjligt, utan dröjsmål söka en kvalificerad läkare eller tandläkare i hamnar som fartyget anlöper,

- d) inte är begränsad till behandling av sjuka eller skadade sjömän utan också omfattar förebyggande åtgärder som program för främjande av hälsa och utbildning i hälsofrågor.
2. Den behöriga myndigheten ska införa ett standardiserat rapportformulär som ska användas av befälhavaren och sjukvårdspersonal i land och ombord. Rapportformuläret och dess innehåll ska behandlas konfidentiellt och får inte användas för annat ändamål än att underlätta behandlingen av sjömän.
3. Varje medlemsstat ska anta lagar och andra författningar som fastställer krav på utrymmen och utrustning för sjukvård ombord samt utrustning och utbildning på fartyg som för dess flagg.
4. Nationella lagar och andra författningar ska minst föreskriva följande:
- a) Alla fartyg ska medföra ett fartygsapotek, medicinsk utrustning och en medicinsk handbok, vars innehåll ska föreskrivas och regelbundet inspekteras av den behöriga myndigheten. De nationella kraven ska utformas med hänsyn till fartygstyp och antal personer ombord och till resans art, destination och varaktighet samt till relevanta nationella och internationella rekommenderade medicinska normer.
- b) Fartyg med minst 100 personer ombord som vanligen används i internationell sjöfart av mer än tre dygns varaktighet ska ha en kvalificerad läkare med ansvar för sjukvården. Nationella lagar och andra författningar ska också föreskriva vilka andra fartyg som ska ha läkare, med beaktande av bland annat faktorer som resans varaktighet, art och omständigheter samt besättningens storlek.
- c) Fartyg som inte har läkare ombord ska ha antingen minst en sjöman ombord som ansvarar för sjukvård och utdelning av läkemedel som en del av sina reguljära arbetsuppgifter, eller minst en sjöman ombord som är kompetent att tillhandahålla medicinsk första hjälp. Personer med ansvar för sjukvård ombord som inte är läkare ska med godkänt resultat ha genomgått sjukvårdsutbildning som uppfyller kraven i 1978 års internationella konvention om normer för sjömans utbildning, certifiering och vakthållning (STCW), med ändringar. Sjömän som är utsedda att tillhandahålla medicinsk första hjälp ska med godkänt resultat ha genomgått utbildning i medicinsk första hjälp som uppfyller kraven i STCW. Nationella lagar och andra författningar ska fastställa vilken nivå som krävs på den godkända utbildningen, varvid hänsyn ska tas till bland annat resans varaktighet, art och omständigheter och besättningens storlek.
- d) Den behöriga myndigheten ska enligt ett i förväg inrättat system se till att medicinsk rådgivning, inklusive specialrådgivning, är tillgänglig dygnet runt via radio- eller satellitkommunikation med fartyg till sjöss. Medicinsk rådgivning, inklusive vidarebefordran av medicinska meddelanden via radio eller satellit mellan ett fartyg och personer i land som ger råden ska vara tillgänglig avgiftsfritt för alla fartyg, oavsett vilken flagg de för.

Regel 4.2 – Redarens ansvar

1. Varje medlemsstat ska se till att sjömän som är anställda på fartyg som för dess flagg i enlighet med koden har rätt till materiellt bistånd och stöd från redaren för att avhjälpa de ekonomiska konsekvenserna av sjukdom, skada eller dödsfall som kan inträffa när de fullgör ett anställningsavtal för sjömän eller till följd av anställning enligt ett sådant avtal.
2. Denna regel påverkar inte någon annan rättslig gottgörelse som sjömän kan söka.

Standard A4.2 – Redarens ansvar

1. Varje medlemsstat ska anta lagar och andra författningar som kräver att redare för fartyg som för dess flagg ansvarar för hälso- och sjukvård för alla sjömän som arbetar ombord på fartygen i enlighet med följande minimistandarder:
- a) Redare ska svara för de kostnader som uppstår för sjömän som arbetar på deras fartyg till följd av sjukdom och skada från den dag tjänstgöringen påbörjas till den dag de anses vederbörligen hemsända, eller som härrör från deras anställning mellan dessa datum.
- b) Redare ska tillhandahålla ekonomisk säkerhet för att trygga ersättning vid dödsfall eller långvarig invaliditet hos sjömän på grund av skada, sjukdom eller risk i arbetet enligt bestämmelser i nationell lag, sjömannens anställningsavtal eller kollektivavtal.

- c) Redare ska svara för kostnader som uppstår för sjukvård, inklusive medicinsk behandling och tillhandahållande av nödvändiga läkemedel och medicinsk utrustning, samt kost och logi under bortovaro från hemmet, tills den sjuka eller skadade personen är helt återställd, eller tills sjukdomen eller arbetsförmågan har förklarats vara bestående.
- d) Redare ska svara för begravningskostnaderna vid dödsfall ombord eller i land under anställningstiden.
2. Nationella lagar eller andra författningar kan begränsa redarens ansvar för att betala kostnaderna för sjukvård, kost och logi till en period som inte får understiga 16 veckor från den dag då skadan uppstod eller sjukdomen började.
3. När sjukdom eller skada leder till arbetsförmåga ska redaren betala
- a) full lön så länge den skadade eller sjuka personen är kvar ombord eller till dess han eller hon har rest hem enligt denna konvention, och
- b) full eller partiell lön enligt föreskrifterna i nationella lagar och andra författningar eller kollektivavtal från den tidpunkt personen reste hem eller sattes i land fram till tillfrisknandet eller till dess personen är berättigad till kontant ersättning enligt den berörda medlemsstatens lagstiftning, om detta inträffar tidigare.
4. Nationella lagar eller andra författningar kan begränsa redarens ansvar för att betala lön helt eller delvis för en sjöman reste hem eller sattes i land fram till en tid som inte får understiga 16 veckor från den dag då skadan uppstod eller sjukdomen började.
5. Nationella lagar eller andra författningar kan befria redaren från ansvar för
- a) skada som uppstår på annat sätt än i fartygstjänsten,
- b) skada eller sjukdom som beror på grov försummelse från sjuk, skadad eller avliden sjömans sida, och
- c) sjukdom eller svaghet som avsiktligt hemlighålls när anställningen påbörjas.
6. Nationella lagar eller andra författningar kan befria redaren från ansvar för att betala sjukvård, kost och logi samt begravningskostnader i den utsträckning offentliga myndigheter påtar sig sådant ansvar.
7. Redare eller deras representanter ska skydda egendom som sjuka, skadade eller avlidna sjömän lämnat efter sig ombord och återlämna den till dem eller deras anhöriga.

Regel 4.3 – Skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor

1. Varje medlemsstat ska se till att sjömän på fartyg som för dess flagg är skyddade till sin hälsa i arbetet och att de bor, arbetar och utbildas ombord i en säker och hygienisk miljö.
2. Varje medlemsstat ska utarbeta och utfärda nationella anvisningar för hantering av hälsa och säkerhet i arbetet på fartyg som för dess flagg, efter samråd med representativa redar- och sjömansorganisationer och med beaktande av gällande koder, anvisningar och normer som rekommenderas av internationella organisationer, nationella förvaltningar och sjöfartsnäringens organisationer.
3. Varje medlemsstat ska med beaktande av relevanta internationella instrument anta lagar och andra författningar rörande de förhållanden som anges i detta avtal och fastställa normer för att skydda hälsa och säkerhet i arbetet och förebygga olyckor på fartyg som för dess flagg.

Standard A4.3 – Skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor

1. De lagar och andra författningar som ska antas enligt regel 4.3 punkt 3 ska ta upp bland annat följande punkter:
 - a) Antagande och effektivt genomförande och främjande av riktlinjer och program för att skydda hälsa och säkerhet i arbetet på fartyg som för medlemsstatens flagg, med utvärdering av risker samt utbildning och instruktion för sjömän.
 - b) Ombordprogram för att förebygga olyckor, skador och sjukdomar i arbetet och för att ständigt förbättra skyddet av säkerheten och hälsan i arbetet, under medverkan av representanter för sjömännen och alla andra som deltar i tillämpningen och med beaktande av förebyggande åtgärder, inklusive teknik- och konstruktionslösningar, utbyte av processer och rutiner för gemensamma och individuella arbetsuppgifter samt användning av personlig skyddsutrustning.
 - c) Krav på inspektion, rapportering och avhjälpande av riskmoment och på utredning och rapportering av olyckor i arbetet ombord.
2. Reglerna i punkt 1 i denna standard ska
 - a) beakta relevanta internationella instrument som rör skydd av hälsa och säkerhet i arbetet i allmänhet och särskilda risker, och inriktas på alla frågor som är av betydelse för att förebygga olyckor, skador och sjukdomar i arbetet som kan hänföras till sjömännens arbete, och särskilt sådana som är specifika för arbete till sjöss,
 - b) ange de uppgifter som befälhavaren och/eller en person utsedd av denne har när det gäller att särskilt ansvara för att fartygets riktlinjer och handlingsprogram för hälsa och säkerhet i arbetet tillämpas, och
 - c) ange befogenheter för besättningsmedlemmar som utsetts eller valts till skyddsombud att delta i möten med fartygets skyddskommitté. En sådan kommitté ska finnas på alla fartyg som har en besättning på minst fem personer.
3. De lagar och andra författningar som avses i regel 4.3 punkt 3 ska ses över regelbundet i samråd med representanter för redar- och sjömansorganisationer och vid behov revideras med hänsyn till ny teknik och forskning för att främja en kontinuerlig förbättring av riktlinjer och handlingsprogram för hälsa och säkerhet på arbetsplatsen och för att skapa en säker arbetsmiljö för sjömän på fartyg som för medlemsstatens flagg.
4. När kraven i gällande internationella instrument om acceptabla risknivåer i arbetet ombord på fartyg och om utveckling och genomförande av riktlinjer och program för hälsa och säkerhet ombord efterlevs, ska kraven i detta avtal anses vara uppfyllda.
5. Den behöriga myndigheten ska se till
 - a) att olycksfall i arbetet, skador och sjukdomar rapporteras på lämpligt sätt,
 - b) att fullständig statistik över sådana olyckor och sjukdomar förs, analyseras, offentliggörs och, där så är lämpligt, följs upp med forskning om allmänna tendenser och påvisade risker, och
 - c) att olycksfall i arbetet utreds.
6. Rapportering och utredning av ärenden som rör hälsa och säkerhet i arbetet ska göras på ett sådant sätt att sjömännens personuppgifter skyddas.
7. Den behöriga myndigheten ska samarbeta med redar- och sjömansorganisationer så att alla sjömännen får kännedom om de särskilda risker som finns på fartyg, exempelvis genom att officiella meddelanden med relevanta instruktioner anslås.

8. Den behöriga myndigheten ska kräva att redare, när de bedömer risker i hanteringen av hälsa och säkerhet i arbetet, använder relevant statistisk information från sina fartyg och allmän statistik som den behöriga myndigheten tillhandahåller.

Regel 4.4 – Tillgång till landbaserade välfärdsinrättningar

Varje medlemsstat ska se till att landbaserade välfärdsinrättningar, där sådana finns, är lätt tillgängliga. Medlemsstaten ska också främja anläggning av välfärdsinrättningar i utvalda hamnar för att ge besättningar på fartyg i dess hamnar tillgång till lämpliga välfärdsinrättningar och tjänster.

Standard A4.4 – Tillgång till landbaserade välfärdsinrättningar

1. Varje medlemsstat ska, om välfärdsinrättningar finns på dess territorium, kräva att alla sjömän har tillgång till dem, oberoende av nationalitet, ras, hudfärg, kön, religion, politisk åsikt eller socialt ursprung, och oberoende av flaggstaten för det fartyg på vilket de är anställda eller sysselsatta eller arbetar.

2. Varje medlemsstat ska främja utbyggnad av välfärdsinrättningar i lämpliga hamnar i landet och, efter samråd med berörda redar- och sjömansorganisationer, fastställa vilka hamnar som ska anses vara lämpliga.

3. Varje medlemsstat ska främja inrättande av välfärdsråd som regelbundet ska se över välfärdsinrättningar och tjänster så att de är lämpliga med hänsyn till förändringar i sjömannens behov som följer av sjöfartsnäringens tekniska utveckling, ändrad drift och andra förhållanden.

AVDELNING 5

EFTERLEVNAD OCH VERKSTÄLLIGHET

Regel 5.1.5 – Rutiner för klagomål ombord

1. Varje medlemsstat ska kräva att fartyg som för dess flagg har rutiner ombord för en rättvis, effektiv och snabb behandling av klagomål från sjömän över påstådd överträdelse av kraven i konventionen (bland annat sjömannens rättigheter).

2. Varje medlemsstat ska förbjuda och beivra varje form av bestraffning av sjömän som lämnar in klagomål.

3. Föreskrifterna i denna regel ska inte påverka en sjömans rätt att söka rättelse genom de rättsliga medel han anser lämpliga.

Standard A5.1.5 – Rutiner för klagomål ombord

1. Utan att det påverkar tillämpningen av den större räckvidd som nationella lagar, andra författningar eller kollektivavtal kan ge, får sjömännen utnyttja rutinerna ombord för att framföra klagomål i alla fall som påstås utgöra en överträdelse av kraven i konventionen (bland annat sjömannens rättigheter).

2. Varje medlemsstat ska i sina lagar eller andra författningar ha lämpliga rutiner för klagomål ombord för att uppfylla kraven i regel 5.1.5. Sådana rutiner ska eftersträva att finna lösningar på lägsta möjliga nivå. Emellertid ska klaganden ha rätt att framföra sina klagomål direkt till befälhavaren och, om så bedöms nödvändigt, till utomstående myndigheter.

3. Rutiner för klagomål ombord ska innefatta rätt för sjömännen att låta sig biträdas eller representeras under förfarandet, samt skydda mot möjlig bestraffning av sjömännen för att de framfört klagomål. Termen "bestraffning" avser varje motåtgärd från någon person med avseende på en fartygsanställd som framfört ett klagomål och det inte uppenbart gjorts av okynne eller illvilja.

4. Förutom en kopia av sjömannens anställningsavtal ska alla sjömän få en kopia av de rutiner för klagomål ombord som gäller på fartyget. Detta ska innefatta kontaktinformation för den behöriga myndigheten i flaggstaten och, om det inte är samma, sjömannens bosättningsland, och namnet på en person eller personer ombord på fartyget som på förtroelig grund kan ge sjömännen opartiska råd om deras klagomål och på annat sätt hjälpa den att följa de klagomålsrutiner som står till förfogande ombord på fartyget.

SLUTBESTÄMMELSER

En översyn ska göras av tillämpningen av detta avtal efter eventuella ändringar i konventionen om arbete till sjöss från 2006 och om någon av avtalsparterna begär det.

Arbetsmarknadens parter sluter detta avtal på villkor att det inte träder i kraft förrän ILO:s konvention om arbete till sjöss från 2006 träder i kraft, dvs. tolv månader efter det att man vid ILO registrerat ratificeringar av minst 30 medlemsstater vars totala andel av världens bruttotonnage är 33 %.

Medlemsstaterna och/eller arbetsmarknadens parter kan bibehålla eller införa mer gynnsamma bestämmelser för sjömän än de som föreskrivs i detta avtal.

Detta avtal ska inte påverka tillämpningen av strängare och/eller mer specifik gällande gemenskapslagstiftning.

Detta avtal ska inte påverka lagar, bruk eller avtal som tillförsäkrar de berörda sjömännen bättre villkor. Detta avtal påverkar till exempel inte rådets direktiv 89/391/EEG om åtgärder för att främja förbättringar av arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet, rådets direktiv 92/29/EEG om minimikrav avseende säkerhet och hälsa för förbättrad medicinsk behandling ombord på fartyg eller rådets direktiv 1999/63/EG om det avtal om arbetstidens organisation för sjömän som ingåtts av European Community Shipowners' Association (ESCA) och Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST) (som ska ändras i enlighet med bilaga A till detta avtal).

Genomförandet av detta avtal ska inte utgöra ett giltigt skäl för att sänka den allmänna skyddsnivån för de arbetstagare som omfattas av avtalet.

EUROPEAN TRANSPORT WORKERS' FEDERATION (ETF)

EUROPEAN COMMUNITY SHIPOWNERS' ASSOCIATIONS (ECSA)

ORDFÖRANDEN FÖR DIALOGKOMMITTÉN FÖR SJÖTRANSPORTBRANSCHEN

BRYSSEL DEN 19 MAJ 2008.

BILAGA A

**ÄNDRINGAR AV DET AVTAL OM ARBETSTIDENS ORGANISATION SOM SJÖMÄN INGÅTT DEN
30 SEPTEMBER 1998**

I samband med de diskussioner som ledde till att arbetsmarknadens parter ingick avtal om konventionen om arbete till sjöss från 2006 gjorde arbetsmarknadens parter också en översyn av avtalet om arbetstidens organisation för sjömän från den 30 september 1998 för att se till att det överensstämmer med motsvarande bestämmelser i konventionen och för att komma överens om eventuella ändringar.

Arbetsmarknadens parter har därför kommit överens om följande ändringar av avtalet om arbetstidens organisation för sjömän:

1. Klausul 1

En ny punkt 3 ska införas:

"3. Vid tveksamhet ska frågan huruvida kategorier av personer ska betraktas som sjömän enligt denna konvention avgöras av den behöriga myndigheten i varje medlemsstat efter samråd med berörda redar- och sjömansorganisationer. I detta sammanhang bör man beakta den resolution om information om yrkesgrupper som antogs vid Internationella arbetskonferensens 94:e möte (sjöfartssession)."

2. Klausul 2 c

Klausul 2 c ska ersättas med följande:

"c) sjömän: varje person som är anställd, sysselsatt eller arbetar i någon funktion ombord på ett fartyg som omfattas av detta avtal."

3. Klausul 2 d

Klausul 2 d ska ersättas med följande:

"d) redare: fartygets ägare eller annan organisation eller person, såsom en manager, agent eller tidsbefraktare, som har övertagit ansvaret för fartygets drift från ägaren och som vid övertagandet av detta ansvar har gått med på att ta över det ansvar och de skyldigheter som vilar på redare enligt detta avtal, oberoende av om någon annan organisation eller person tar visst ansvar eller uppfyller vissa skyldigheter på uppdrag av redaren."

4. Klausul 6

Klausul 6 ska ersättas med följande:

"1. Ingen sjöman som inte har fyllt 18 år får arbeta nattetid. Natt ska i denna klausul definieras enligt nationell lag och praxis. Den ska omfatta minst nio timmar med början senast vid midnatt och slut tidigast klockan 05.00.

2. Den behöriga myndigheten får medge att nattarbetsbegränsningen inte behöver uppfyllas strikt om

- a) utbildningen av den berörda sjömannen enligt uppgjorda program och scheman skulle försämras, eller
- b) tjänstens specifika art eller ett erkänt utbildningsprogram kräver att den sjöman som undtaget omfattar tjänstgör på natten och myndigheten efter samråd med berörda redar- och sjömansorganisationer konstaterar att arbetet inte kommer att skada personalens hälsa eller välbefinnande.

3. Anställning, sysselsättning eller arbete ska vara förbjudet för sjömän som inte fyllt 18 år om det kan antas äventyra deras hälsa eller säkerhet. Vilket arbete som är av sådan art ska fastställas i nationella lagar och andra författningar eller av den behöriga myndigheten efter samråd med berörda redar- och sjömansorganisationer enligt relevanta internationella normer.

5. Klausul 13

Klausul 13.1 första meningen ska ersättas med följande:

- "1. Sjömän ska inte arbeta på ett fartyg om de inte har intyg på att de är medicinskt lämpliga att utföra sina uppgifter.
2. Undantag kan medges endast i de fall som anges i detta avtal.
3. Den behöriga myndigheten ska kräva att sjömännen, innan arbete på ett fartyg påbörjas, innehar ett giltigt läkarintyg som intygar att de är medicinskt lämpliga att utföra sina uppgifter till sjöss.
4. För att säkerställa att läkarintyg ger en korrekt bild av sjömännens hälsotillstånd ska den behöriga myndigheten, mot bakgrund av de uppgifter personalen ska utföra, efter samråd med berörda redar- och sjömansorganisationer och med vederbörlig hänsyn till gällande internationella anvisningar, föreskriva hur läkarundersökning och läkarintyg ska utformas.
5. Detta avtal ska inte påverka tillämpningen av den internationella konventionen om normer för sjömäns utbildning, certifiering och vakthållning, 1978, med ändringar (STCW-konventionen). Den behöriga myndigheten ska godta ett läkarintyg som utfärdats enligt kraven i STCW som ett intyg enligt punkterna 1 och 2 i denna klausul. När det gäller sjömän som inte omfattas av STCW ska ett läkarintyg som i huvudsak uppfyller dessa krav likaså godkännas.
6. Läkarintyget ska vara utfärdat av en kompetent legitimerad läkare eller, när det endast gäller ett intyg från en synundersökning, av en person som den behöriga myndigheten godkänt som behörig att utfärda ett sådant intyg. Läkare som genomför läkarundersökningar måste vara helt oberoende i sina yrkesmässiga bedömningar.
7. Sjömän som har vägrats intyg eller har nedsatt arbetsförmåga, särskilt när det gäller arbetstid, arbetsfält eller geografiskt område, ska kunna få ytterligare en undersökning gjord hos en annan oberoende legitimerad läkare eller en oberoende medicinsk skiljedomare.
8. Varje läkarintyg ska särskilt ange att den berörda personen
 - a) har en tillfredsställande hörsel och syn, vilket även ska avse färgseendet när det gäller en person som ska arbeta i funktioner där lämpligheten för det arbete som ska utföras kan påverkas av brister i färgseendet, och
 - b) inte lider av något medicinskt tillstånd som kan komma att förvärras av tjänstgöring till sjöss, göra vederbörande olämplig för sådan tjänstgöring eller äventyra andra ombordvarandes hälsa.
9. Om inte en kortare period krävs med hänsyn till de speciella arbetsuppgifter som personen ska utföra, eller krävs enligt STCW
 - a) ska ett läkarintyg gälla högst två år, förutom för en sjöman som inte fyllt 18 år, då den längsta giltighetstiden ska vara ett år,
 - b) ska ett intyg om färgseende gälla högst sex år.

10. I trängande fall får den behöriga myndigheten medge att en person arbetar utan giltigt läkarintyg till nästa angöringshamn där en kompetent legitimerad läkare kan utfärda ett sådant, under förutsättning

- a) att medgivandet ska gälla högst tre månader, och
- b) att personen i fråga har ett utgången men nyligen utfärdat läkarintyg.

11. Om giltighetstiden för ett intyg går ut under en sjöresa, ska det fortsätta att gälla till nästa angöringshamn där personen i fråga kan få ett läkarintyg från en kompetent legitimerad läkare, på villkor att fristen inte överskrider tre månader.

12. Läkarintyg för sjömän som arbetar på fartyg som normalt går i internationell sjöfart måste som ett minimum utfärdas på engelska."

De efterföljande meningarna i klausul 13.1 och punkt 13.2 ska betecknas som punkterna 13-15.

6. Klausul 16

Den första meningen ska ersättas med följande:

"Alla sjömän ska ha rätt till betald semester. Den betalda semestern ska beräknas på grundval av minst 2,5 kalenderdagar per anställningsmånad och pro rata för ofullständiga månader."

Bakgrund

Genom 2006 års sjöarbetskonvention revideras och moderniseras ett antal tidigare konventioner och rekommendationer. Syftet med konventionen är att införa ett samlat instrument med alla aktuella krav på arbets- och levnadsförhållanden till sjöss. Konventionen omfattar inte fiskefartyg, traditionsfartyg och örlogsfartyg och inte heller fartyg som navigerar enbart i inlandsfarvatten, i vatten inom eller nära skyddade farvatten, eller i områden där hamnregler gäller. Konventionens bestämmelser kan enligt artikel III punkt 5 införas i medlemsstatens lagstiftning, genom kollektivavtal eller genom praktisk tillämpning. Stora delar av konventionen motsvaras i Sverige redan i dag av bestämmelser i lagar, författningar och föreskrifter och genom kollektivavtal.

I kommittédirektivet Genomförande av 2006 års sjöarbetskonvention (dir. 2009:9) gavs utredningen i uppdrag att lämna förslag till de författningsändringar som behöver göras för att Sverige ska kunna ratificera 2006 års sjöarbetskonvention. Nedan redogörs i korthet för de ändringar utredningen föreslår.

Våra förslag i sak

Ratifikationsfrågan

Svenska ILO-kommittén har i yttrande till Arbetsmarknadsdepartementet ansett att sjöarbetskonventionen är ett angeläget och viktigt instrument som kan förbättra sjömäns arbets- och levnadsvillkor samt att konventionens styrka är att varje medlemsstat som ratificerar den ges rätt att som hamnstat inspektera alla fartyg oavsett om flaggstaten ratificerat konventionen eller inte. Om Sverige skulle välja att inte ratificera konventionen kan de ekonomiska och arbetsmässiga följderna bli negativa. ILO-kommittén har mot denna bakgrund tillstyrkt att Sverige ratificerar konventionen. Utredningen delar ILO-kommitténs bedömning att Sverige bör ratificera 2006 års sjöarbetskonvention.

Krav på utbildning för fartygskockar införs

I regel 3.2.3 i konventionen stadgas att sjömän som är anställda som fartygskockar med ansvar för matlagning ska vara utbildade och kvalificerade för sin befattning ombord. Sjömän bör enligt anvisning B 3.2.2.1 vara behöriga till tjänst som fartygskock om de har tjänstgjort till sjöss under minst viss tid eller avlagt examen som den behöriga myndigheten föreskrivit, eller avlagt en likvärdig examen vid en godkänd utbildning för kockar. Något krav på utbildning för att få arbeta som fartygskock finns inte i svensk rätt. En ny bestämmelse om att en sjöman som arbetar som kock ombord på fartyg med en säkerhetsbesättning om tio eller mer måste ha certifikat som kock införs i fartygssäkerhetsförordningen. I förordningen om behörigheter för sjöpersonal införs en

bestämmelse där det framgår att för att få certifikat som fartygskock ska sökanden ha fullgjort godkänd utbildning.

Prop. 2011/12:35
Bilaga 3

Sjömän får rätt till akut tandvård

Enligt standard A.4.1.1 ska sjömän förutom hälso- och sjukvård även ha tillgång till akut tandvård. Detta är inte reglerat i svensk lag eller genom kollektivavtal. Bestämmelser införs om att sjömän ska ha rätt till akut tandvård och om att arbetsgivaren ska bestrida kostnaden för sådan tandvård.

Tiden för arbetsgivarens ansvar att bestrida kostnader för vård, kost och logi till följd av sjukdom förlängs

Redare ska enligt standard A.4.2.1 a) i konventionen svara för de kostnader som uppstår till följd av sjukdom för sjömän som arbetar på deras fartyg. Nationella lagar eller andra författningar kan begränsa redarens ansvar för att betala kostnaden till en period som inte får understiga 16 veckor från den dag skadan uppstod eller sjukdomen började. Detta krav är inte uppfyllt i sjömanslagen. En ändring görs därför där det framgår att arbetsgivaren ska bestrida kostnaden för vård, kost och logi under minst 112 dagar.

Tiden för arbetsgivarens ansvar att betala sjuklön förlängs

Standard A.4.2.3 föreskriver att redaren ska betala sjuklön för en sjöman som är kvar ombord när sjukdomen eller skadan leder till arbetsoförmåga. Lön ska dessutom betalas till sjömannen från den tidpunkt han eller hon reste hem eller sattes i land fram till tillfrisknandet eller till dess han eller hon är berättigad till kontant ersättning enligt den berörda statens lagstiftning, om detta inträffar tidigare. Redarens ansvar kan begränsas till en tid som inte får understiga 112 dagar. Konventionens text i denna del är inte helt klagörande men utredningen har tolkat detta så att redaren ska betala lön under minst 112 dagar för sjömän som inte är ombord. Detta krav är inte uppfyllt i sjömanslagen varför en ändring om detta införs.

Ändring görs i socialförsäkringslagen

Enligt standard A.4.5.3 i konventionen ska varje medlemsstat vidta åtgärder enligt sina nationella villkor, för att ge ett kompletterande socialförsäkringsskydd till de sjömän som är varaktigt bosatta på dess territorium. Skyddet får inte vara mindre förmånligt än det som landbaserad personal som bor på dess territorium har. De sjömän som bor i Sverige men som inte arbetar här har med dagens regler inte ett lika förmånligt socialförsäkringsskydd som personer som både bor och arbetar i Sverige. För att uppfylla konventionens krav görs ett tillägg i 2 kap. 8 § socialförsäkringslagen där det framgår att en sjöman som bor i Sverige men som arbetar på ett utländskt fartyg, och som inte omfattas av förordning (EEG) nr 1408/71 eller en bilateral konvention om social trygghet, ska omfattas av den svenska arbetsbaserade socialförsäkringen.

Varje medlemsstat ska enligt reglerna i femte kapitlet i sjöarbetskonventionen fullgöra sina skyldigheter med avseende på fartyg som för dess flagg. Ett effektivt system för tillsyn och certifiering av arbetsförhållandena till sjöss ska inrättas. Två nya dokument införs – sjöarbetscertifikat och försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen. Dessa dokument ska utgöra bevis på att den medlemsstat vars flagg fartyget för har utövat tillsyn av fartyget och att de krav i konventionen som gäller sjömännens arbets- och levnadsförhållanden är uppfyllda. Endast fartyg som har en bruttodräktighet om minst 500 och som används i internationell sjöfart eller går i fart från en hamn, eller mellan hamnar, i ett annat land är skyldiga att ha ett sjöarbetscertifikat och en försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen.

Sveriges skyldigheter i fråga om hamnstatskontroller utvidgas

Varje medlemsstat ska uppfylla sina skyldigheter enligt konventionen genom att samarbeta internationellt för att genomföra och tillämpa konventionsstandarderna på utländska fartyg. Alla fartyg som anlöper en hamn i en medlemsstat får inspekteras för att efterlevnaden av kraven i konventionen när det gäller sjömännens arbets- och levnadsförhållanden ska kunna granskas. Detta gäller även fartyg som är registrerade i en stat som inte har ratificerat konventionen.

Övriga frågor

Konventionen föreskriver att innan undantag får göras från kravet på att sjömän under 18 år ska ha rätt till minst nio timmars sammanhängande nattvila måste samråd ske med berörda redar- och sjöfolksorganisationer för att konstatera att arbetet inte kommer att skada personalens hälsa eller välbefinnande. En sådan bestämmelse införs i lagen om vilotid. När det gäller giltighetstiden för läkarintyg gör sjöarbetskonventionen inte någon skillnad på intyg avseende allmän medicinsk lämplighet och på intyg om syn- och hörsselförmåga. Giltighetstiden för ett läkarintyg får vara högst två år. Ändringar införs i fartygssäkerhetsförordningen och mönstringslagen om detta. Tillämpliga kollektivavtal måste finnas tillgängliga på fartyget och då även på engelska på fartyg som används i internationell fart. Ett tillägg om detta görs i sjömanslagen. Enligt konventionen ska maten ombord anpassas till besättningsmedlemmarnas olika kulturella och religiösa bakgrunder. Fartygssäkerhetslagen får en ny bestämmelse om detta. På fartyg med en säkerhetsbesättning om mindre än tio måste alla som hanterar livsmedel i köket vara utbildade eller instruerade på områden som innefattar livsmedels- och personlig hygien och handhavande och förvaring av livsmedel ombord. En ny bestämmelse med detta innehåll införs i fartygssäkerhetsförordningen. Enligt konventionen får en medlemsstat bemyndiga bl.a. erkända organisationer att utföra tillsyn över arbets- och levnadsvillkoren ombord och utfärda certifikat. En sådan bestämmelse införs i fartygssäkerhetsförordningen. Den behöriga myndigheten ska hålla ett register över inspektioner av arbets-

och levnadsförhållanden för sjömän på svenskflaggade fartyg och publicera en årsberättelse om inspektionsverksamheten. Tillägg om detta införs i förordningen med instruktion för Transportstyrelsen. Prop. 2011/12:35 Bilaga 3

Ikraftträdande

Sjöarbetskonventionen träder i kraft 12 månader efter den dag då minst 30 medlemsländer som tillsammans står för 33 procent av världshandelstonnaget har ratificerat konventionen. I november 2009 har fem länder ratificerat konventionen. Det är osäkert när konventionen kommer att träda i kraft. Utredningen föreslår därför inte något datum för ikraftträdande av de förslagna författningsregleringarna.

Förslag till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282)

Häri genom föreskrivs i fråga om sjömanslagen (1973:282),
dels att det i lagen ska införas två nya bestämmelser, 37 a § och 61 a §,
enligt följande lydelse,
dels att 34 §, 38 § och 58 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

34 §

När sjöman har befattning på fartyg utgår lön, även om han är arbetsoförmögen på grund av sjukdom eller skada.

Har sjöman sjukdom eller skada, när han lämnar befattning på fartyg, utgår lön för sådan tid därefter under vilken han är arbetsoförmögen på grund av sjukdomen eller skadan. Lönen utgår från dagen efter den då han lämnade befattningen under högst 60 dagar, om befattningen avsåg utrikes fart, eller högst 30 dagar, om befattningen avsåg inrikes fart. Blir sjöman under väntetid arbetsoförmögen på grund av sjukdom eller skada, har han rätt till lön under den tid han är arbetsoförmögen. Lönen utgår från dagen efter den då han blev arbetsoförmögen under högst 60 dagar, om han under anställningstiden senast haft befattning på fartyg i utrikes fart, och i annat fall under högst 30 dagar.

Har sjöman sjukdom eller skada, när han lämnar befattning på fartyg, utgår lön för sådan tid därefter under vilken han är arbetsoförmögen på grund av sjukdomen eller skadan. Lönen utgår från dagen efter den då han lämnade befattningen *på fartyg som går i fart utanför inre fart, sådan denna definieras i förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal under minst 112 dagar och i annat fall under högst 30 dagar.* Blir en sjöman under väntetid arbetsoförmögen på grund av sjukdom eller skada, har han rätt till lön under den tid han är arbetsoförmögen. Lönen utgår från dagen efter den då han blev arbetsoförmögen under 60 dagar, om han under anställningstiden senast haft befattning på fartyg och i annat fall under högst 30 dagar.

37 a §

Befälhavaren ska sörja för att sjöman på fartyg som går i fart utanför inre fart, sådan denna definieras i förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal får akut tandvård.

38 §

Arbetsgivaren *skall* bestrida kostnaden för vård av sjuk eller skadad sjöman, som har befattning på fartyg.

Arbetsgivaren *ska* bestrida kostnaden för vård av sjuk eller skadad sjöman, som har befattning på fartyg.

Arbetsgivaren ska även bestrida kostnaden för akut tandvård för sjöman som har befattning på fartyg som går i fart utanför inre fart, sådan denna definieras i förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal.

Har sjöman sjukdom eller skada när han lämnar befattning på fartyg eller får han sjukdom eller skada under väntetid, skall arbetsgivaren bestrida kostnaden för vård av sjömannen under högst 42 dagar eller, om sjömannen vårdas i annat land än det där han är bosatt, under högst 84 dagar.

Har sjöman sjukdom eller skada när han lämnar befattning på fartyg eller får han sjukdom eller skada under väntetid, ska arbetsgivaren bestrida kostnaden för vård av sjömannen *under minst 112 dagar om sjömannen har eller har haft befattning på fartyg som går i fart utanför inre fart, sådan denna definieras i förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal och i annat fall under högst 42 dagar.*

58 §

Befälhavaren *skall* se till att exemplar av denna lag, semesterlagen (1977:480), fartygssäkerhetslagen (2003:364), de föreskrifter som regeringen har utfärdat i anslutning till sistnämnda lag och tillämpliga kollektivavtal finns tillgängliga på fartyget. Befälhavaren *skall* även se till att ett exemplar av lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och de föreskrifter som har utfärdats i anslutning till den lagen finns tillgängliga på fartyget.

Befälhavaren *ska* se till att exemplar av denna lag, semesterlagen (1977:480), fartygssäkerhetslagen (2003:364), de föreskrifter som regeringen har utfärdat i anslutning till sistnämnda lag och tillämpliga kollektivavtal finns tillgängliga på fartyget. *Tillämpliga kollektivavtal ska även finnas på engelska på fartyg som används i internationell fart.* Befälhavaren *ska* även se till att ett exemplar av lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och de föreskrifter som har utfärdats i anslutning till den lagen finns tillgängliga på fartyget.

61 a §
*Bestämmelser om tillsyn av
fartyg med anledning av denna lag
finns i fartygssäkerhetslagen
(2003:364).*

Prop. 2011/12:35
Bilaga 4

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1998:958) om vilotid för sjömän att 5 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

19 §

Läkarintyget gäller i högst två år eller, om sjömannen vid undersökningen inte fyllt 18 år, i högst ett år. Läkarintyg som avser enbart syn- och hörsselförmåga får dock gälla i fyra år.

Upphör intyget att gälla när fartyget är till sjöss eller i en hamn där det inte finns läkare med behörighet att utfärda intyg, skall befälhavaren se till att sjömannen blir läkarundersökt i första hamn där så kan ske.

Läkarintyget gäller i högst två år eller, om sjömannen vid undersökningen inte fyllt 18 år, i högst ett år.

Om intygets giltighetstid löper ut när fartyget är till sjöss får intyget trots detta fortsatt giltighet till nästa hamn som fartyget anlöper där det finns läkare med behörighet att utfärda läkarintyg, under förutsättning att tiden från det att giltighetstiden löper ut till dess att nytt läkarintyg utfärdas inte överstiger tre månader.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Förslag till lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän

Prop. 2011/12:35
Bilaga 4

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1998:958) om vilotid för sjömän att 5 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §

Sjömän under 18 år har rätt till minst nio timmars sammanhängande nattvila. I vilotiden *skall* ingå tiden mellan klockan 24.00 och klockan 05.00.

Sjömän under 18 år har rätt till minst nio timmars sammanhängande nattvila. I vilotiden *ska* ingå tiden mellan klockan 24.00 och klockan 05.00.

Undantag från första stycket får göras om den sammanhängande nattvilan skulle förhindra ett effektivt genomförande av ett utbildningsprogram för sådana sjömän.

Innan undantag enligt andra stycket görs ska samråd ske med berörda redar- och sjöfolksorganisationer för att konstatera att arbetet inte kommer att skada sjömannens hälsa eller välbefinnande.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Härigenom föreskrivs i fråga om socialförsäkringslagen (1999:799) att 2 kap. 8 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

8 §

Arbete som sjöman på svenskt handelsfartyg anses som arbete i Sverige. Detta gäller även om arbetet utförs

1. i anställning på utländskt handelsfartyg som en svensk redare hyr i huvudsak obemannat, om anställningen sker hos redaren eller hos någon arbetsgivare som redaren har anlitat, eller

2. i anställning hos ägaren till ett svenskt handelsfartyg eller hos någon arbetsgivare som anlitas av ägaren, om fartyget hyrs ut till en utländsk redare i huvudsak obemannat.

För en i Sverige bosatt sjöman ska även arbete på utländskt fartyg anses som arbete i Sverige.

Med sjöman avses den som enligt sjömanslagen (1973:282) skall anses som sjöman.

Med sjöman avses den som enligt sjömanslagen (1973:282) ska anses som sjöman.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364) dels att det i lagen ska införas två nya bestämmelser, 3 kap. 9 a § och 9 b §, enligt följande lydelse, dels att 1 kap. 4 §, 4 kap. 5 § och 5 kap. 1 § och 6 kap. 1 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

4 §

I denna lag avses med

1. fartcertifikat: ett bevis om att ett fartyg vid tillsyn har befunnits sjövärdigt,

2. passagerarfartygscertifikat: ett bevis om att ett fartyg vid tillsyn har befunnits lämpligt att transportera passagerare och om det högsta antal passagerare som fartyget får medföra,

3. fribordscertifikat: ett bevis om att ett fartygs fribord har fastställts efter tillsyn och att fribordsmärken har satts fast på fartygets sidor på ett riktigt och varaktigt sätt,

4. certifikat om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att fartygets säkerhetsorganisation vid tillsyn har visat sig överensstämma med rederiets godkända säkerhetsorganisation, och

5. dokument om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att rederiets säkerhetsorganisation har godkänts vid en rederikontroll enligt 5 kap. 16 §.

5. dokument om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att rederiets säkerhetsorganisation har godkänts vid en rederikontroll enligt 5 kap. 16 §,

6. *sjöarbetscertifikat: ett bevis på att fartyget vid tidpunkten för certifikatets utfärdande uppfyller kraven på arbets- och levnadsförhållanden som följer av denna lag och av sjömanslagen (1973:282), och*

7. *försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen: ett dokument som visar vilka förhållanden på ett fartyg som enligt 2006 års sjöarbetskonvention ska bli föremål för tillsyn, vilka föreskrifter som tillämpas och en förklaring av redaren om vad denne gjort för att uppfylla föreskrivna krav.*

3 kap.
9 a §

Prop. 2011/12:35
Bilaga 4

Sjöarbetscertifikat

Ett svenskt fartyg med en bruttodräktighet om minst 500 som används i internationell fart eller som går i fart från en hamn eller mellan hamnar i ett annat land ska ha ett sjöarbetscertifikat. Detta gäller inte fiskefartyg och traditionsfartyg.

9 b §

Försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen

Ett svenskt fartyg med en bruttodräktighet om minst 500 som används i internationell fart eller som går i fart från en hamn eller mellan hamnar i ett annat land ska ha en försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen. Detta gäller inte fiskefartyg och traditionsfartyg.

4 kap.
5 §

Den kost som de ombordanställda får *skall* vara tillräcklig och av fullgod kvalitet.

Den kost som de ombordanställda får ska vara tillräcklig och av fullgod kvalitet. *Kosten ska vara anpassad till de ombordanställdas olika kulturella och religiösa bakgrunder.*

Vatten för de ombordanställdas behov *ska* finnas lätt tillgängligt ombord i tillräcklig mängd och av fullgod kvalitet.

Bestämmelser om livsmedel och om utrymmen för verksamhet med livsmedel finns i livsmedelslagen (2006:804) och de EG-förordningar som kompletteras av den lagen.

5 kap.
1 §

Transportstyrelsen utövar, om något annat inte anges, tillsyn enligt denna lag och föreskrifter meddelade med stöd av lagen när det gäller

1. fartyg och deras utrustning, drift, lastning, lossning och säkerhetsorganisation,
2. säkring av last som ännu inte har förts ombord,

3. rederiers säkerhetsorganisation, och

4. arbetsmiljön ombord.

4. arbetsmiljön ombord, och

5. arbets- och levnadsförhållandena ombord.

Prop. 2011/12:35

Bilaga 4

När det gäller inspektion enligt 8 § utövas tillsyn även av

Kustbevakningen i den utsträckning som Transportstyrelsen beslutar i samråd med Kustbevakningen.

I frågor som avser arbetsmiljön ska tillsynen också avse att arbetsmiljölagen (1977:1160), lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och föreskrifter meddelade med stöd av dessa lagar samt artikel 35 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1907/2006 av den 18 december 2006 om registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier (Reach), inrättande av en europeisk kemikaliemyndighet, ändring av direktiv 1999/45/EG och upphävande av rådets förordning (EEG) nr 793/93 och kommissionens förordning (EG) nr 1488/94 samt rådets direktiv 76/769/EEG och kommissionens direktiv 91/155/EEG, 93/67/EEG, 93/105/EG och 2000/21/EG följs. Sådan tillsyn utövas i samverkan med Arbetsmiljöverket.

Bestämmelser om tillsyn av livsmedelshanteringen finns i livsmedelslagen (2006:804).

6 kap.

1 §

Ett fartygs resa får förbjudas, om det finns skälig anledning att anta att

1. fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten,

2. fartyget *i något väsentligt* 2. fartyget har brister i skyddet *avseende* har brister i skyddet mot *som är farliga för de ombord-* hälsa eller olycksfall, *varandes säkerhet, hälsa eller trygghet,*

3. fartyget inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt,

4. fartyget medför fler passagerare än det högsta tillåtna antalet,

5. fartyget inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan,

6. rederiet eller fartyget uppfyller kraven på säkerhetsorganisation enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller enligt förordning

(EG) nr 336/2006,

7. bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän inte efterlevs och detta innebär en uppenbar fara för sjömännens eller arbetstagarnas hälsa och säkerhet,

8. väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att resan skulle innebära allvarliga risker för människor eller miljön,

9. fartyget inte uppfyller föreskrivna krav på märkning med IMO-identifikationsnummer, eller

10. fartyget inte uppfyller föreskrivna krav avseende sådana handlingar med fartygshistorik som ska finnas ombord på fartyget.

Om det är fråga endast om brister i anordningar för arbetet eller i arbetsredskap får i stället användningen av anordningarna eller redskapen förbjudas tills rättelse har skett.

Likaså får, i stället för förbud enligt första stycket, användningen av en viss lokal, arbetsprocess eller arbetsmetod eller av ett visst ämne förbjudas tills rättelse har skett om det finns skäl原因 anledning att anta att användningen innebär risk för ohälsa eller olycksfall.

Prop. 2011/12:35
Bilaga 4

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Förteckning över remissinstanser

Prop. 2011/12:35
Bilaga 5

Efter remiss har yttranden inkommit från Göta hovrätt, Kustbevakningen, Försäkringskassan, Socialstyrelsen, Stockholms universitet – Institutet för sjö- och transporträtt, Livsmedelsverket, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Arbetsförmedlingen, ILO-kommittén, LO, SEKO Sjöfolk, Sjöbefälsförbundet, Sjöfartens Arbetsgivareförbund, Sveriges Fartygsbefälsförening, Sveriges kommuner och landsting, Sveriges Redareförening, Skatteverket och Pensionsmyndigheten.

SACO och TCO har anfört att de avstår från att yttra sig.

Högskolan i Kalmar, Chalmers tekniska högskola, Det Norske Veritas, Skärgårdsredarna SWEREF, Svenskt Näringsliv och Sveriges kommuner och landsting har getts tillfälle men inte inkommit med några yttranden.

Lagtext

Förslag till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282)

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om sjömanslagen (1973:282)
dels att 38 och 58 §§ ska ha följande lydelse,
dels att det i lagen ska införas tre nya paragrafer, 37 a, 38 a och
61 a §§, samt närmast före 61 a § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

37 a §

Befälhavaren ska sörja för att en sjöman, som har befattning på ett fartyg som inte uteslutande går i inre fart, får nödvändig tandvård.

Med inre fart avses detsamma som i 64 kap. 6 § inkomstskattelagen (1999:1229).

38 §

Arbetsgivaren *skall bestrida* kostnaden för vård av sjuk eller skadad sjöman, som har befattning på fartyg.

Har sjöman sjukdom eller skada när han lämnar befattning på fartyg eller får han sjukdom eller skada under väntetid, skall arbetsgivaren bestrida kostnaden för vård av sjömannen under högst 42 dagar eller, om sjömannen vårdas i annat land än det där han är bosatt, under högst 84 dagar.

Arbetsgivaren *ska betala* kostnaden för vård av *en* sjuk eller skadad sjöman, som har befattning på fartyg.

Om en sjöman har en sjukdom eller en skada när han eller hon lämnar befattning på fartyg eller om han eller hon får en sjukdom eller en skada under väntetid, ska arbetsgivaren betala kostnaden för vård av sjömannen i högst 42 dagar eller, om sjömannen vårdas i ett annat land än det där han eller hon är bosatt, i högst 112 dagar om fartyget är sådant som avses i 37 a § och i annat fall i högst 84 dagar.

38 a §

Arbetsgivaren ska betala kostnaden för nödvändig tandvård för en sjöman som har befattning på

¹ Jfr rådets direktiv 2009/13/EG av den 16 februari 2009 om genomförande av det avtal som ingåtts av European Community Shipowners' Associations (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) om 2006 års konvention om arbete till sjöss och om ändring av direktiv 1999/63/EG (EUT L 124, 20.5.2009, s. 30, Celex 32009L0013).

ett sådant fartyg som avses i
37 a §.

Prop. 2011/12:35
Bilaga 6

58 §²

Befälhavaren *skall* se till att exemplar av denna lag, semesterlagen (1977:480), fartygs-säkerhetslagen (2003:364), de föreskrifter som regeringen har *utfärdat* i anslutning till sist-nämnda lag och tillämpliga kollektivavtal finns tillgängliga på fartyget. Befälhavaren *skall* även se till att ett exemplar av lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och de föreskrifter som har *utfärdats* i anslutning till den lagen finns tillgängliga på fartyget.

Befälhavaren *ska* se till att exemplar av denna lag, semesterlagen (1977:480), fartygs-säkerhetslagen (2003:364), de föreskrifter som regeringen har *meddelat* i anslutning till sist-nämnda lag och tillämpliga kollektivavtal finns tillgängliga på fartyget. *På fartyg som används i internationell fart ska tillämpliga kollektivavtal även finnas tillgängliga på engelska.* Befälhavaren *ska* även se till att ett exemplar av lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och de föreskrifter som har *meddelats* i anslutning till den lagen finns tillgängliga på fartyget.

Tillsyn

61 a §

Bestämmelser om tillsyn med anledning av denna lag finns i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2012.

² Senaste lydelse 2003:369.

Härigenom föreskrivs¹ att 19 § mönstringslagen (1983:929) ska ha följande lydelse

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

19 §

Läkarintyget gäller i högst två år eller, om sjömannen vid undersökningen inte fyllt 18 år, i högst ett år. Läkarintyg som avser enbart syn- och hörsselförmåga får dock gälla i fyra år.

Upphör intyget att gälla när fartyget är till sjöss eller i en hamn där det inte finns läkare med behörighet att utfärda intyg, skall befälhavaren se till att sjömannen blir läkarundersökt i första hamn där så kan ske.

Om intygets giltighetstid löper ut när fartyget är till sjöss, fortsätter intyget ändå att gälla till dess fartyget anlöper nästa hamn där det finns läkare med behörighet att utfärda intyg. Tiden från det att giltighetstiden löpte ut och till dess att ett nytt läkarintyg utfärdas får dock inte överstiga tre månader.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

¹ Jfr rådets direktiv 2009/13/EG av den 16 februari 2009 om genomförande av det avtal som ingåtts av European Community Shipowners' Associations (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) om 2006 års konvention om arbete till sjöss och om ändring av direktiv 1999/63/EG (EUT L 124, 20.5.2009, s. 30, Celex 32009L0013).

Häri genom föreskrivs¹ att 5 § lagen (1998:958) om vilotid för sjömän ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §

Sjömän under 18 år har rätt till minst nio timmars sammanhängande nattvila. I vilotiden *skall* ingå tiden mellan klockan 24.00 och klockan 05.00.

Sjömän under 18 år har rätt till minst nio timmars sammanhängande nattvila. I vilotiden *ska* ingå tiden mellan klockan 24.00 och klockan 05.00.

Undantag från första stycket får göras om den sammanhängande nattvilan skulle förhindra ett effektivt genomförande av ett utbildningsprogram för sådana sjömän.

Undantag enligt andra stycket får beslutas efter det att berörda redar- och sjöfartsorganisationer har hörts för att konstatera att arbetet inte kommer att skada sjömannens hälsa eller välbefinnande.

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2012.

¹ Jfr rådets direktiv 2009/13/EG av den 16 februari 2009 om genomförande av det avtal som ingåtts av European Community Shipowners' Associations (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) om 2006 års konvention om arbete till sjöss och om ändring av direktiv 1999/63/EG (EUT L 124, 20.5.2009, s. 30, Celex 32009L0013).

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 4 §, 4 kap. 5 § och 5 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

4 §

I denna lag avses med

1. fartcertifikat: ett bevis om att ett fartyg vid tillsyn har befunnits sjövärdigt,

2. passagerarfartygscertifikat: ett bevis om att ett fartyg vid tillsyn har befunnits lämpligt att transportera passagerare och om det högsta antal passagerare som fartyget får medföra,

3. fribordscertifikat: ett bevis om att ett fartygs fribord har fastställts efter tillsyn och att fribordsmärken har satts fast på fartygets sidor på ett riktigt och varaktigt sätt,

4. certifikat om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att fartygets säkerhetsorganisation vid tillsyn har visat sig överensstämma med rederiets godkända säkerhetsorganisation, *och*

5. dokument om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att rederiets säkerhetsorganisation har godkänts vid en rederikontroll enligt 5 kap. 16 §.

4. certifikat om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att fartygets säkerhetsorganisation vid tillsyn har visat sig överensstämma med rederiets godkända säkerhetsorganisation,

5. dokument om godkänd säkerhetsorganisation: ett bevis om att rederiets säkerhetsorganisation har godkänts vid en rederikontroll enligt 5 kap. 16 §,

6. sjöarbetscertifikat: ett bevis om att fartyget vid tidpunkten för certifikatets utfärdande har uppfyllt de krav på arbets- och levnadsförhållanden som följer av denna lag och av sjömanslagen (1973:282), och

7. försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen: ett dokument som visar vilka förhållanden på ett fartyg som enligt 2006 års sjöarbetskonvention ska bli föremål för tillsyn, vilka föreskrifter som tillämpas och en förklaring av redaren om vad denne gjort för att uppfylla föreskrivna krav.

4 kap.

5 §¹

Den kost som de ombordanställda får *skall* vara tillräcklig och av fullgod kvalitet.

Vatten för de ombordanställdas behov *skall* finnas lätt tillgängligt ombord i tillräcklig mängd och av fullgod kvalitet.

Bestämmelser om livsmedel och livsmedel finns i livsmedelslagen (2006:804) och de EG-förordningar som kompletteras av den lagen.

Den kost som de ombordanställda får *ska* vara tillräcklig och av fullgod kvalitet. *Kosten ska vara anpassad till de ombordanställdas olika kulturella och religiösa bakgrunder.*

Vatten för de ombordanställdas behov *ska* finnas lätt tillgängligt ombord i tillräcklig mängd och av fullgod kvalitet.

om utrymmen för verksamhet med livsmedel finns i livsmedelslagen (2006:804) och de EG-förordningar som kompletteras av den lagen.

5 kap.

1 §²

Transportstyrelsen utövar, om något annat inte anges, tillsyn enligt denna lag och föreskrifter *meddelade* med stöd av lagen när det gäller

1. fartyg och deras utrustning, drift, lastning, lossning och säkerhetsorganisation,
2. säkring av last som ännu inte har förts ombord,
3. rederiers säkerhetsorganisation, *och*
4. arbetsmiljön ombord.

När det gäller inspektion enligt 8 § utövas tillsyn även av Kustbevakningen i den utsträckning som

I frågor som avser arbetsmiljön ska tillsynen också avse att arbetsmiljölagen (1977:1160), lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och föreskrifter *meddelade* med stöd av dessa lagar följs.

Tillsynen ska också avse de delar av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1907/2006 av den 18 december 2006 om registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av

Transportstyrelsen utövar, om något annat inte anges, tillsyn enligt denna lag och *enligt* föreskrifter *som har meddelats* med stöd av lagen när det gäller

3. rederiers säkerhetsorganisation,
4. arbetsmiljön ombord, *och*
5. *arbets- och levnadsförhållandena ombord.*

8 § utövas tillsyn även av Kustbevakningen i den utsträckning som Transportstyrelsen beslutar i samråd med Kustbevakningen.

I frågor som avser arbetsmiljön ska tillsynen också avse att arbetsmiljölagen (1977:1160), lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och föreskrifter *som har meddelats* med stöd av dessa lagar följs.

Tillsynen ska också avse de delar av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1907/2006 av den 18 december 2006 om registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av

¹ Senaste lydelse 2006:830.

² Senaste lydelse 2010:1544.

kemikalier (Reach), inrättande av en europeisk kemikaliemyndighet, ändring av direktiv 1999/45/EG och upphävande av rådets förordning (EEG) nr 793/93 och kommissionens förordning (EG) nr 1488/94 samt rådets direktiv 76/769/EEG och kommissionens direktiv 91/155/EEG, 93/67/EEG, 93/105/EG och 2000/21/EG som omfattas av tillsynsansvar enligt föreskrifter *meddelade* med stöd av arbetsmiljölagen (1977:1160).

kemikalier (Reach), inrättande av en europeisk kemikaliemyndighet, ändring av direktiv 1999/45/EG och upphävande av rådets förordning (EEG) nr 793/93 och kommissionens förordning (EG) nr 1488/94 samt rådets direktiv 76/769/EEG och kommissionens direktiv 91/155/EEG, 93/67/EEG, 93/105/EG och 2000/21/EG som omfattas av tillsynsansvar enligt föreskrifter *som har meddelats* med stöd av arbetsmiljölagen (1977:1160).

Tillsyn enligt tredje och fjärde styckena utövas i samverkan med Arbetsmiljöverket.

Bestämmelser om tillsyn av livsmedelshanteringen finns i livsmedelslagen (2006:804).

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2012.

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364)
dels att 6 kap. 1 § ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas två nya paragrafer, 3 kap. 9 a och b §§,
samt närmast före 3 kap. 9 a och b §§ två nya rubriker av följande
lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

Sjöarbetscertifikat

9 a §

*Ett svenskt fartyg med en brutto-
dräktighet om minst 500 som
används i internationell fart eller i
inrikes fart i ett annat land ska ha
ett sjöarbetscertifikat. Detta gäller
dock inte fiskefartyg, traditions-
fartyg eller fartyg som ägs eller
brukas av svenska staten och som
används uteslutande för stats-
ändamål och inte för affärsdrift.*

*Försäkran om överensstämmelse
med sjöarbetskonventionen*

9 b §

*Ett svenskt fartyg med en brutto-
dräktighet om minst 500 som
används i internationell fart eller i
inrikes fart i ett annat land ska ha
en försäkran om överens-
stämmelse med sjöarbetskonven-
tionen. Detta gäller dock inte
fiskefartyg, traditionsfartyg eller
fartyg som ägs eller brukas av
svenska staten och som används
uteslutande för statsändamål och
inte för affärsdrift.*

6 kap.

1 §¹

Prop. 2011/12:35

Bilaga 6

Ett fartygs resa får förbjudas, om det finns skälig anledning att anta att

1. fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten,
2. fartyget i något väsentligt avseende har brister i skyddet mot ohälsa *eller* olycksfall, 2. fartyget i något väsentligt avseende har brister i skyddet mot ohälsa, olycksfall *eller* otrygghet,
3. fartyget inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt,
4. fartyget medför fler passagerare än det högsta tillåtna antalet,
5. fartyget inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan,
6. rederiet eller fartyget inte uppfyller kraven på säkerhetsorganisation enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller enligt förordning (EG) nr 336/2006,
7. bestämmelserna i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän inte efterlevs och detta innebär en uppenbar fara för sjömännens eller arbetstagarnas hälsa och säkerhet,
8. väder- eller sjöförhållandena är så ogynnsamma att resan skulle innebära allvarliga risker för människor eller miljön,
9. fartyget inte uppfyller föreskrivna krav på märkning med IMO-identifikationsnummer, eller
10. fartyget inte uppfyller föreskrivna krav avseende sådana handlingar med fartygshistorik som ska finnas ombord på fartyget.

Om det är fråga endast om brister i anordningar för arbetet eller i arbetsredskap får i stället användningen av anordningarna eller redskapen förbjudas tills rättelse har skett.

Likaså får, i stället för förbud enligt första stycket, användningen av en viss lokal, arbetsprocess eller arbetsmetod eller av ett visst ämne förbjudas tills rättelse har skett om det finns skälig anledning att anta att användningen innebär risk för ohälsa eller olycksfall.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

¹ Senaste lydelse 2009:59.

Härigenom föreskrivs att 6 kap. 3 § socialförsäkringsbalken ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap.

3 §

Arbete som sjöman på svenskt handelsfartyg ska anses som arbete i Sverige. Detta gäller även arbete som utförs

Arbete som sjöman på ett svenskt handelsfartyg ska anses som arbete i Sverige. Detta gäller även arbete som utförs

1. i anställning på ett utländskt handelsfartyg som en svensk redare hyr i huvudsak obemannat, om anställningen sker hos redaren eller hos någon arbetsgivare som redaren har anlitat, eller

2. i anställning hos ägaren till ett svenskt handelsfartyg eller hos någon arbetsgivare som anlitats av ägaren, om fartyget hyrs ut till en utländsk redare i huvudsak obemannat.

Arbete som sjöman på ett handelsfartyg från tredjeland ska också anses som arbete i Sverige, om sjömannen är bosatt i Sverige och fartyget inte uteslutande går i inre fart. Med inre fart avses detsamma som i 64 kap. 6 § inkomstskattelagen (1999:1229).

Andra stycket gäller inte fiskefartyg eller traditionsfartyg.

Med sjöman avses den som enligt 3 § sjömanslagen (1973:282) ska anses som sjöman.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer och tillämpas på arbete som utförs efter ikraftträdandet.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2011-10-27

Närvarande: F.d. justitierådet Dag Victor samt justitieråden Lennart Hamberg och Per Virdesten.

2006 års sjöarbetskonvention

Enligt en lagrådsremiss den 6 oktober 2011 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i sjömanslagen (1973:282),
2. lag om ändring i mönstringslagen (1983:929),
3. lag om ändring i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän,
4. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364),
5. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364),
6. lag om ändring i socialförsäkringsbalken.

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av kanslirådet Ellika Eriksson.

Förslagen föranleder följande yttrande av *Lagrådet*:

Förslaget till lag om ändring i sjömanslagen

37 a §

Paragrafen innehåller en ny bestämmelse om skyldighet för befälhavare att stötja för viss tandvård. Bestämmelsens tillämpningsområde är begränsat till fartyg ”som inte uteslutande går i inre fart”. Enligt andra stycket avses med ”inre fart” detsamma som i 64 kap. 6 § inkomstskattelagen (1999:1229). Motsvarande begränsning återkommer, med hänvisning till 37 a §, i 38 § och 38 a § i förslaget.

Begränsningen är motiverad av att enligt artikel II punkt 1 (i) i sjöarbetskonventionen så avses med fartyg i konventionen endast sådana som ”inte navigerar enbart i inlandsfarvatten, i vatten inom eller nära skyddade farvatten, eller i områden där hamnregler gäller”.

Inre fart definieras i inkomstskattelagen som ”fart inom landet till övervägande del i hamnar eller på floder, kanaler, insjöar, inomskärs vid kusterna eller i Kalmarsund”. Enligt denna definition synes ett fartyg kunna ”uteslutande gå i inre fart” även om det till viss del navigerar i sådana farvatten som gör att konventionens fartygsbegrepp är tillämpligt.

Den föreslagna användningen av definitionen i inkomstskattelagen synes mot den bakgrunden ha fått en mindre lämplig utformning. Lagrådet, som inte har underlag för att i sak bedöma hur en definition bör utformas (i betänkandet föreslogs en annan utgångspunkt för definitionen av inre fart), förordar att uttrycket definieras självständigt i 3 § sjömanslagen. Om en sådan definition utformas med anknytning till definitionen i inkomstskattelagen bör det emellertid, med hänsyn till regleringen i konventionen, inte vara tillräckligt att ett fartyg ”till övervägande del”,

går i sådana farvatten som där sägs för att inre fart ska anses föreligga. Lagrådet utesluter inte att en sådan förändring kan göra att också avgränsningen av vilka farvatten som ska ingå bör ändras.

Lagrådets förslag innebär att andra stycket i förevarande paragraf kan utgå och att hänvisningarna till paragrafen i 38 § och 38 a § kan ersättas med angivelse av att det gäller fartyg som uteslutande går i inre fart.

Bestämningen fartyg som inte uteslutande går i inre fart återfinns redan nu i 34 § sjömanslagen i vilken också anges att det med inre fart anses detsamma som i inkomstskattelagen. Samma invändningar gör sig gällande mot den regleringen som de som Lagrådet riktat mot det nu framlagda förslaget. Lagrådet saknar emellertid underlag för att direkt förorda att även den paragrafen redan nu bör ändras i konsekvens med vad Lagrådet förordat beträffande de i detta ärende framlagda förslagen.

Enligt förslaget ska befälhavaren sörja för att sjömännen får ”nödvändig” tandvård. Vad som föreskrivs i konventionen är att medlemsstaterna ska se till att sjömän som arbetar ombord på ett fartyg som för dess flagg har tillgång till hälso- och sjukvård, ”including essential dental care”. I den svenska översättningen av konventionen översattes det engelska uttrycket med ”inklusive akut tandvård” och förslaget i betänkandet var också att skyldigheten beträffande tandvård skulle avse akut sådan.

Att det nu föreslås att skyldigheten i stället ska avse nödvändig tandvård grundas på remissynpunkter som betecknas som välgrundade. Samtidigt sägs att den ”faktiska skillnaden ska dock inte tillmätas för stor betydelse”. Bakgrunden till uttalandet är att innebörden av uttrycket i detta sammanhang skulle vara ”betydligt mer begränsat” än motsvarande uttrycks innebörd enligt tandvårdslagen och tandvårdsförordningen. Lagrådet finner det olämpligt att på detta sätt låta innebörden av uttrycket ”nödvändig tandvård” växla mellan olika lagar. För att markera att det är fråga om något annat än vad som annars menas med nödvändig tandvård skulle förslagsvis det i 37 § beträffande annan vård använda uttrycket betryggande kunna användas.

38 § och 38 a §

Se vad som anförts under 37 a §.

61 a §

Paragrafen upplyser att bestämmelser om tillsyn finns i fartygssäkerhetslagen (2003:364). Paragrafen blir enligt Lagrådets uppfattning tydligare om orden med anledning av denna lag stryks.

Förslaget till lag om ändring i mönstringslagen

Av nu gällande lydelse av 19 § andra stycket framgår det att befälhavaren i vissa fall är skyldig att se till att en sjöman blir läkarundersökt. Vid föredragningen har upplysts att det inte är avsett att denna skyldighet för befälhavaren ska bortfalla. Förslaget bör justeras med hänsyn härtill.

Enligt Lagrådets mening kommer avsikten med det föreslagna tredje stycket i 5 § (jfr utredningens redogörelse i SOU 2009:95 s. 68f) tydligare till uttryck om bestämmelsen formuleras på följande sätt:

Undantag enligt andra stycket förutsätter att arbetet inte skadar sjömannens hälsa eller välbefinnande. Innan undantag medges ska redar- och sjöfolksorganisationer höras.

Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (lagförslag 4)

1 kap. 4 §

I paragrafen föreslås att två nya definitioner införs. Det gäller sjöarbetscertifikat och försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen. Motsvarande bestämmelser finns i regel 5.1.3.3 och 5.1.3.4 i konventionen. För att definitionen av sjöarbetscertifikat ska överensstämma med regel 5.1.3.3 bör definitionen kompletteras med att fartyget har uppfyllt inte bara de krav på arbets- och levnadsförhållanden som följer av fartygssäkerhetslagen (2003:364) och sjömanslagen (1973:282) utan även mönstringslagen (1983:929) och lagen (1998:958) om vilotid för sjömän samt av föreskrifter som har meddelats med stöd av lagarna.

5 kap. 1 §

Av första stycket framgår inom vilka områden som Transportstyrelsen utövar tillsyn enligt lagen. Stycket föreslås kompletteras med en ny punkt 5 som gäller arbets- och levnadsförhållandena ombord.

Enligt tredje stycket ska tillsynen i frågor som avser arbetsmiljön avse också arbetsmiljölagen (1977:1160) och lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa lagar. När området för tillsyn nu utvidgas till att omfatta även arbets- och levnadsförhållandena ombord bör det på motsvarande sätt anges att tillsynen även inom detta område ska avse arbetsmiljölagen och lagen om vilotid för sjömän samt dessutom också sjömanslagen (1973:282) och mönstringslagen (1983:929).

För att förenkla paragrafen kan den nya punkten 5 om *arbets- och levnadsförhållandena ombord* sammanföras med den nuvarande punkten 4 om arbetsmiljön ombord. Punkten 4 i första stycket skulle då kunna få följande lydelse:

4. arbetsmiljön samt arbets- och levnadsförhållandena i övrigt ombord.

Tredje stycket skulle då kunna formuleras på följande sätt:

I frågor som avser arbetsmiljön samt arbets- och levnadsförhållandena avser tillsynen även sjömanslagen (1973:282), arbetsmiljölagen (1977:1160), mönstringslagen (1983:929) och lagen (1998:958) om vilotid för sjömän samt föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa lagar.

I femte stycket föreskrivs att tillsyn enligt tredje och fjärde styckena utövas i samverkan med Arbetsmiljöverket. Eftersom detta samråd torde ta sikte endast på arbetsmiljön ombord kan stycket få följande lydelse:

Tillsyn enligt tredje och fjärde styckena utövas såvitt avser arbetsmiljön i samverkan med Arbetsmiljöverket.

Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (lagförslag 5)

6 kap. 1 §

I paragrafen finns bestämmelser om rätt att förbjuda ett fartygs resa. Enligt förslaget ska den i första stycket 2 angivna grunden om väsentliga brister i skydd mot ohälsa eller olycksfall kompletteras med sådana brister i skyddet mot ”otrygghet”. Enligt Lagrådets mening bör det framgå direkt av paragrafen att den otrygghet som avses är sådan som gäller arbets- och levnadsförhållanden.

Förslaget till lag om ändring i socialförsäkringsbalken

6 kap. 3 §

I andra stycket jämföras arbete på handelsfartyg från tredjeländ (land som inte tillhör EES-området) med arbete på svenskt handelsfartyg om sjömannen är bosatt i Sverige i så måtto att arbetet ska anses som arbete i Sverige. Ett undantag görs dock för det fall att fartyget ”uteslutande går i [svensk] inre fart”. Det kan i och för sig sättas i fråga om det finns tillräckliga skäl för att göra ett sådant undantag. Ska det behållas bör emellertid undantaget formuleras annorlunda. Jfr vad som ovan anförts i anslutning till 37 a § förslaget till ändring i sjömanslagen.

Lagrådet vill i sammanhanget påpeka att ett på samma sätt formulerat undantag finns i 27 kap. 28 a § socialförsäkringsbalken.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Enligt den föreslagna övergångsbestämmelsen ska ändringarna tillämpas på arbete som utförs efter ikraftträdandet. I författningskommentaren anges att detta i fråga om pensionsgrundande inkomst, PGI, innebär att sådan inkomst kommer att beräknas utifrån årsinkomsten från anställningen som sjöman, även om ikraftträdandet skulle ske vid en annan tidpunkt än ett årsskifte. Vid föredragningen har upplysts att en sådan effekt är avsedd och att den skulle följa av övergångsbestämmelsen och en tillämpning av särskilda regler i socialförsäkringsbalken. Enligt Lagrådets mening framstår det som oklart om den föreslagna övergångsbestämmelsen i nämnt avseende ger det resultat som avsetts. Frågan bör övervägas närmare.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 24 november 2011.

Närvarande: Statsministern Reinfeldt, ordförande, och statsråden Björklund, Ask, Erlandsson, Hägglund, Carlsson, Borg, Sabuni, Billström, Adelsohn Liljeroth, Tolgfors, Attefall, Engström, Kristersson, Elmsäter-Svärd, Ek, Löf.

Föredragande: statsrådet Elmsäter-Svärd.

Regeringen beslutar proposition 2011/12:35 2006 års sjöarbetskonvention.



Beställningar:

Riksdagens tryckeriexpedition, 100 12 Stockholm

Tel: 08-786 58 10, Fax: 08-786 61 76

E-post: ordermottagningen@riksdagen.se