

## KONVENTION OM ARBETE TILL SJÖSS FRÅN 2006

(5.2.2021, innehåller årens 2014, 2016 och 2018 ändringar)

### INLEDNING

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

önskar skapa ett enhetligt, sammanhållet instrument som så långt möjligt innefattar alla aktuella normer i gällande ILO-konventioner och rekommendationer på sjöfartsområdet och de grundläggande principer som finns i andra ILO-konventioner, och särskilt i följande:

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

erinrar 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,

erinrar om att artikel 94 i Förenta nationernas havsrättskonvention 1982 fastställer flaggstatens uppgifter och skyldigheter i fråga om bl.a. arbetsförhållandena, bemanningen och det sociala skyddet på fartyg som för dess flagg,

erinrar 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 den 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 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 mötets 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 konvention om arbete till sjöss från 2006.

## 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 betydelse 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) "förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss": den förklaring som avses i regel 5.1.3,

c) "bruttodräktighet": bruttotonnaget beräknat enligt bestämmelserna för mätning av tonnage i bilaga I till 1969 års internationella skeppsmätningkonvention, eller eventuella efterföljare till den; 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 anställningsavtal och ett anställningsvillkor,

h) "sjömansförmedling": varje person, företag, institution, agentur eller annan organisation i den offentliga eller privata sektorn som sysslar med rekrytering av sjömän på uppdrag av redare eller förmedlar sjömän 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 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 all sjöpersonal.

3. Vid tveksamhet skall frågan huruvida kategorier av personer skall betraktas som sjömän enligt denna konvention avgöras av den behöriga myndigheten i varje medlemsstat 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. 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.

## SJÖPERSONALS ANSTÄLLNING OCH SOCIALA RÄTTIGHETER

### Artikel IV

1. Alla sjömän har rätt till en säker och trygg arbetsplats som uppfyller säkerhetsnormerna.
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 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 förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss 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 sjöpersonal, om sådana finns etablerade på dess territorium.

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 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.

## 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) den medverkar till att det allmänna syftet och ändamålet med berörda bestämmelser i del A i koden helt uppnås, och

b) bestämmelser i del A i koden kan sättas i kraft med stöd av den.

## SAMRÅD MED REDAR- OCH SJÖFOLKSORGANISATIONER

### Artikel VII

När 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.

## 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 trädde 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.

## EFFEKT AV IKRAFTTRÄDANDET

### Artikel X

Genom denna konvention revideras följande konventioner:

- konventionen (nr 7) om minimiålder för arbete till sjöss, 1920
- konventionen (nr 8) om ersättning för arbetslöshet vid fall av fartygs förolyckande, 1920
- konventionen (nr 9) om arbetsförmedling för sjömän, 1920
- konventionen (nr 16) om läkarundersökning av minderåriga vid arbete till sjöss, 1921
- konventionen (nr 22) om sjömäns anställningsavtal, 1926
- konventionen (nr 23) om hemsändning av sjömän, 1926
- konventionen (nr 53) om kompetens hos befäl på handelsfartyg, 1936
- konventionen (nr 54) om semester (sjöfolk), 1936
- konventionen (nr 55) om redares förpliktelser i fall sjömän drabbas av sjukdom, olycksfall eller döden, 1936
- konventionen (nr 56) om sjukförsäkring för sjömän, 1936
- konventionen (nr 57) om arbetstid och bemanning på fartyg, 1936
- konventionen (nr 58) om minimiålder för arbete till sjöss (reviderad), 1936
- konventionen (nr 68) om kosthåll och utspisning (för fartygsbesättningar), 1946
- konventionen (nr 69) om behörighetsbevis för skeppskockar, 1946
- konventionen (nr 70) om social trygghet för sjömän, 1946
- konventionen (nr 72) om semester med bibehållen hyra för sjömän, 1946
- konventionen (nr 73) om läkarundersökning av sjömän, 1946
- konventionen (nr 74) om behörighetsbevis för matroser, 1946
- konventionen (nr 75) om besättningens bostäder på fartyg, 1946
- konventionen (nr 76) om hyror, arbetstid och bemanning på fartyg, 1946
- konventionen (nr 91) om semester med bibehållen hyra för sjömän (reviderad), 1949
- konventionen (nr 92) om besättningsbostäder (reviderad), 1949
- konventionen (nr 93) om hyror, arbetstid och bemanning på fartyg (reviderad), 1949
- konventionen (nr 109) om löner, arbetstid och bemanning på fartyg (reviderad), 1958
- konventionen (nr 133) om besättningsbostäder (tilläggsbestämmelser), 1970
- konventionen (nr 134) om förebyggande av olycksfall (sjöfolk), 1970
- konventionen (nr 145) om kontinuitet i sysselsättningen (sjöfolk), 1976
- konventionen (nr 146) om semester för sjöfolk, 1976

konventionen (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg, 1976  
 protokollet till 1976 års konvention (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg, 1996  
 konventionen (nr 163) om sjömäns välfärd till sjöss och i hamn, 1987  
 konventionen (nr 164) om hälso- och sjukvård för sjömän, 1987  
 konventionen (nr 165) om socialförsäkringsskydd för sjömän (reviderad), 1987  
 konventionen (nr 166) om sjömäns hemresa (reviderad), 1987  
 konventionen (nr 178) om tillsyn av sjömäns arbets- och levnadsförhållanden, 1996  
 konventionen (nr 179) om rekrytering av och arbetsförmedling för sjömän, 1996  
 konventionen (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg, 1996.

## DEPOSITARIEFUNKTIONER

### 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.

### 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 SÄRSKILDA 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 ILO:s gemensamma kommission för arbete till sjöss (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 sjömän i kommittén skall vägas så att vardera gruppen har halva röststyrkan hos det totala antalet röstberättigade regeringar som är företrädare vid det aktuella mötet.

## 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:s stadga 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 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 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 jaröster 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 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 anmälningsdatum 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 generaldirektören anmäla att den inte kommer att låta ändringen träda i kraft under en angiven tid.

9. En ändring som anmälts enligt punkt 8 a i denna artikel skall för den anmälande 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 certifikat för arbete till sjöss 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 och inte har godkänt ändringen, och

b) skall en medlemsstat som har godkänt ändringen tillämpa konventionen med avseende på sjöarbetscertifikat utfärdat 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 konventionen om arbete till sjöss, 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. Reglerna och koden är uppställda under följande fem huvudrubriker:

Avdelning 1: Minimikrav för att sjömän skall få arbeta på fartyg

Avdelning 2: Anställningsförhållanden

Avdelning 3: Bostad, fritid, mat och utspisning

Avdelning 4: Hälsoskydd, sjukvård, välfärd och social trygghet

Avdelning 5: Uppfyllelse och tillämpning

6. I varje avdelning finns grupper av regler knutna till en särskild rätt eller princip (eller tillämpningsåtgärd i avdelning 5) med nummer. Den första gruppen i avdelning 1 består exempelvis av regel 1.1, standard A1.1 och anvisning B1.1, som handlar om minimialder.

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 avdelning 5 säkerställa att rättigheter och principer uppfylls och tillämpas väl.

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. 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 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 lådans 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.

## REGLERNA OCH KODEN

### **Avdelning 1. Minimikrav för att sjömän skall 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 sjöfolksorganisationer konstaterar att arbetet inte kommer att skada personalens hälsa eller välbefinnande.
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 all sjöman är medicinskt lämplig att utföra sina uppgifter till sjöss*

1. Sjömän skall inte arbeta på ett fartyg om den inte har intyg på att den är medicinskt lämplig 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 sjöpersonal, innan arbete på ett fartyg påbörjas, innehar ett giltigt läkarintyg som intygar att den är medicinskt lämplig 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 personalen 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, certifiering 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 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.

5. Sjömän 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 legitimerad 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) 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 angöringshamn där en kompetent legitimerad läkare kan utfärda ett sådant, under förutsättning

a) att medgivandet skall gälla högst tre månader, och

b) att personen i fråga 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 angöringshamn där personen i fråga kan få ett läkarintyg från en kompetent legitimerad 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, legitimerade 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.

### **Regel 1.3 — Utbildning och kvalifikationer**

*Syfte: Att säkerställa att sjömän är utbildad eller kvalificerad att utföra sina uppgifter ombord på fartyg*

1. Sjömän skall inte arbeta på ett fartyg, om den inte har utbildning eller intyg på att den är kompetent eller på annat sätt kvalificerad att utföra sina uppgifter.
2. Sjömän skall inte tillåtas arbeta på ett fartyg om den 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 sjöpersonal*

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 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 sjömännens 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. Ohämmad 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) 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 sørjt 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 delvis, av sjömännen, 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 sjöpersonal kompenseras för ekonomiska förluster den 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 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 främja ett effektivt samarbete mellan rekryterings- och förmedlingskontor för sjöpersonal, offentliga såväl som privata,

b) beakta sjöfartsnärings 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 sjöpersonal, 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) samla in och analysera 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 näringsens 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 sjöfartsnäringsen, inklusive relevanta maritima internationella instrument för utbildning, certifiering och arbetsnormer,

g) föreskriva standarder för verksamheten och inrätta uppförandekoder och etiska regler för rekrytering och förmedling av sjöpersonal, 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 exploateras i samband med utbetalning av förskottslega eller någon annan ekonomisk transaktion mellan redaren och sjömännen, 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 placerad 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 sjömännen 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 på bilateral, regional och multilateral nivå,

b) utbyte av information om arbetsrättslig lagstiftning inom sjöfarten,

c) harmonisering av handlingsprogram, arbetsmetoder och lagstiftning som styr rekrytering av och arbetsförmedling för sjömän,

d) förbättring av rutiner och villkor för internationell rekrytering av och arbetsförmedling för sjömän, och

e) arbetskraftsplanering, med beaktande av tillgången och efterfrågan på sjömän samt sjöfartsnäringens krav.

## Avdelning 2. Anställningsförhållanden

### *Regel 2.1 — Anställningsavtal för sjömän*

*Syfte: Att säkerställa att sjömän har rättvisa anställningsavtal*

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. 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. I den mån det är förenligt med medlemsstatens nationella lag och praxis skall anställningsavtal för sjömän anses innefatta eventuella gällande kollektivavtal.

#### Standard A2.1 — Anställningsavtal för sjömän

1. Varje medlemsstat skall 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 skall ha ett anställningsavtal för sjöpersonal 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 den möjlighet att arbeta och leva under anständiga förhållanden ombord på fartyget enligt kraven i denna konvention,

b) sjömän som undertecknar ett anställningsavtal för sjöpersonal skall ges möjlighet att granska och söka råd om avtalet innan det undertecknas, samt andra möjligheter som är nödvändiga för att garantera att den 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. 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:
- i) den anställdes rätt till hemresa,
- j) i tillämpliga fall, hänvisning till kollektivavtalet, och
- k) eventuella andra detaljer som kan krävas i nationell lag.

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. 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 anställde av barmhärtighetsskäl eller av andra trängande skäl utan att bli skadeståndsskyldig kan behöva säga upp avtalet med kortare varsel eller utan uppsägning.

7. Varje medlemsstat ska kräva att sjömäns anställningsavtal fortsätter att gälla om de hålls fångna ombord på fartyget eller annanstans till följd av sjöröveri eller väpnat rån mot fartyg, oberoende av om det datum då avtalet ska löpa ut har passerat eller om någondera parten har meddelat om avbrytande eller uppsägning av avtalet. I denna punkt avses med

- a) *sjöröveri* detsamma som i Förenta nationernas havsrättskonvention från 1982,
- b) *väpnat rån mot fartyg* varje olaglig våldshandling eller olagligt frihetsberövande eller plundring eller hot om detta som inte är sjöröveri och som begås i privat syfte och riktar sig mot ett fartyg eller personer eller egendom ombord på ett fartyg på en stats inre vatten, arkipelagvatten eller territorialhav, eller en handling som anstiftar till eller uppsåtligen underlättar en ovan beskriven handling.

## Anvisning B2.1 — Anställningsavtal för sjömän

### Anvisning B2.1.1 — Förteckning över anställningar

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 befordran. En sjömansbok kan uppfylla kraven i punkt 1 e i den standarden.

### **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 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 tillämpad 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 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 sjöpersonals lön skall vederbörligen beakta anvisningarna i del B i koden.

7. Om en sjöman hålls fången ombord på fartyget eller annanstans till följd av sjöröveri eller väpnat rån mot fartyg, ska lön och andra förmåner enligt sjömannens arbetsavtal, relevanta kollektivavtal eller tillämpliga nationella lagar, inklusive andelar som avses i punkt 4 i denna standard, betalas under hela den period som sjömannen hålls fången fram tills han eller hon befrias och kommer hem enligt standard A2.5.1 eller, om sjömannen dör i fångenskap, till det datum som fastställs som sjömannens dödsdatum i enlighet med tillämplig nationell lagstiftning. Termerna *sjöröveri* och *väpnat rån mot fartyg* ska ha samma innebörd som i standard A2.1 punkt 7.

## 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 sjömän som definieras som matrosar 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 sjömän är ålagd 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) vid löneberäkning bör den normala arbetstiden till sjöss och i hamn inte överskrida åtta timmar per dygn,
  - 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) 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) 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. För sjöman vars lön helt eller delvis utgår som enhetslön gäller följande:
  - 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) 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) 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) för sjöman 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 sjöman som är anställd på samma fartyg utan diskriminering grundad på ras, hudfärg, kön, religion, politisk åsikt, nationell härkomst eller socialt ursprung,
  - b) sjömannens anställningsavtal vari gällande löner eller lönetariffer anges, bör finnas tillgängligt 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) lön bör betalas direkt till det bankkonto sjömannen angivit om den inte skriftligt begär annat,
  - g) med förbehåll för stycket h i denna punkt bör redaren inte begränsa sjömannens frihet att förfoga över sin ersättning,
  - h) avdrag från ersättning bör medges endast i fall då:
    - (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) de totala avdragen inte överskrider den gräns som eventuellt anges i nationella lagar och andra författningar, kollektivavtal eller domstolsbeslut om sådana avdrag,

i) inga avdrag bör göras från sjömannens ersättning för att den skall få eller behålla en anställning,

j) penningbesträffningar mot sjömän i annan form än sådana som godkänns av nationella lagar och andra författningar eller kollektivavtal bör vara förbjudna,

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) i den mån sjöpersonals fordringar på utestående lön och andra belopp som avser deras anställning inte är skyddade enligt bestämmelserna om sjöpant 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. Varje medlemsstat bör efter samråd med representativa redar- och sjöfolksorganisationer ha förfaranden för att undersöka 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 sjöpersonal. 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 matroser

1. Basbetalningen eller grundlönen för en kalendermånads tjänst för en matros bör inte understiga det belopp som periodiskt fastställs av gemensamma kommissionen för arbete till sjöss eller ett annat organ som Internationella arbetsbyråns styrelse bemyndigat. Efter styrelsens beslut skall generaldirektören underrätta organisationens medlemsstater om varje ändring av beloppet.

2. Inget i denna anvisning bör anses påverka arrangemang som överenskommit mellan redare eller deras organisationer och sjöfolksorganisationer i fråga om reglering av miniminormer för anställningsvillkor och anställningsförhållanden, under förutsättning att den behöriga myndigheten erkänner dessa miniminormer.

### **Regel 2.3 — Arbetstid och vilotid**

*Syfte: Att säkerställa att sjömän har reglerad arbetstid och vilotid*

1. Varje medlemsstat skall se till att sjömännens arbetstid och vilotid är reglerad.

2. Varje medlemsstat skall fastställa den längsta arbetstid eller den kortaste vilotid under en given tidsperiod som uppfyller föreskrifterna i koden.

### Standard A2.3 — Arbetstid och vilotid

1. I denna standard avses med
  - a) *arbetstid eller arbetstimmar*: den tid under vilken det krävs att sjömän arbetar för fartygets räkning,
  - b) *vilotid eller vilotimmar*: annan tid än arbetstid; termen innefattar inte korta raster.
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. Varje medlemsstat erkänner att normen för sjöpersonals liksom för andra arbetstagares normalarbetstid skall baseras på en åttatimmarsdag med en vilodag per vecka och vila på allmänna helgdagar. Detta skall dock inte hindra medlemsstaten från att tillämpa förfaranden för att godkänna eller registrera kollektivavtal som fastställer sjöpersonals 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 navigationssäkerhet 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-timmarsperiod, och
    - (ii) 72 timmar under en sju dagarsperiod, och
  - b) den kortaste vilotiden får inte underskrida:
    - (i) 10 timmar under en 24-timmarsperiod, och
    - (ii) 77 timmar under en sju dagarsperiod.
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 livbåtsövningar 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 tillförsäkrar den 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 arbetspråk 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. 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 sjöpersonal 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 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 vakttjänst eller som arbetar i skift med tjänstgöringslista, eller

b) en effektiv utbildning av unga sjömän enligt fastställda program och scheman skulle försvåras.

3. Sådana undantagssituationer bör tas upp i en motiverad rapport som undertecknas av befälhavaren.

4. Punkt 1 i denna anvisning undantar inte ung sjöpersonal från den allmänna skyldighet att arbeta i ett nödläge som åligger alla sjömän enligt standard A2.3 punkt 14.

#### **Regel 2.4 — Rätt till ledighet**

*Syfte: Att säkerställa att sjömän har tillräcklig ledighet*

1. Varje medlemsstat skall kräva att sjömän som är anställd på fartyg som för dess flagg ges betald semester på skäliga villkor enligt reglerna i koden.

2. Sjömän skall beviljas landpermission för att främja dess hälsa och välbefinnande så långt detta är förenligt med de praktiska krav arbetsuppgifterna ställer.

### 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 sjömannens 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 sjömannens 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. 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 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 sjöpersonal. För sjömän som är anställd 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) 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 sjömän 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. Med förbehåll för punkt 1 i denna anvisning och om inte annat föreskrivs i ett avtal som är tillämpligt på redaren och berörd sjöpersonal 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 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 A2.5.1 — 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:
  - (i) av redaren, eller
  - (ii) av sjömännen av grundad anledning, och
- c) när sjömännen inte längre kan fullgöra sina uppgifter enligt anställningsavtalet eller inte kan väntas fullgöra dem under rådande förhållanden.

2. Varje medlemsstat skall säkerställa att det finns lämpliga föreskrifter i dess lagar och andra författningar eller i kollektivavtal som föreskriver:

- a) de omständigheter under vilka sjömän 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 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. Varje medlemsstat skall 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 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. Nationella lagar och andra författningar skall 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 berättigad till sådan gäller följande:

- a) den behöriga myndigheten i den 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 personalen 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 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 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.

#### Standard A2.5.2 – Ekonomisk säkerhet

1. För att punkt 2 i regel 2.5 ska kunna genomföras fastställer denna standard krav som ska säkerställa att det finns ett snabbt och effektivt system för ekonomisk säkerhet för att hjälpa strandsatta sjömän.

2. Enligt denna standard ska en sjöman anses vara strandsatt om redaren, i strid med bestämmelserna i denna konvention eller sjömännens anställningsavtal

a) inte kan täcka kostnaderna för sjömannens hemresa, eller

b) har lämnat sjömannen utan nödvändigt uppehälle och stöd, eller

c) på annat sätt ensidigt har brutit banden med sjömannen, till exempel genom att inte ha betalat ut avtalsenlig lön under minst två månader.

3. Varje medlemsstat ska se till att det för fartyg som för dess flagg finns ett system för ekonomisk säkerhet som uppfyller kraven i denna standard. Systemet för ekonomisk säkerhet kan vara ett socialförsäkringssystem, en försäkring, en nationell fond eller liknande. Systemets utformning bestäms av medlemsstaten i samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer.

4. Systemet för ekonomisk säkerhet ska, i enlighet med denna standard, ge direkt och snabb tillgång till tillräcklig finansiell hjälp åt alla strandsatta sjömän från ett fartyg som för medlemsstatens flagg.

5. I enlighet med punkt 2 b i denna standard ska nödvändigt uppehälle och stöd för sjömännen omfatta tillräcklig kost, logi, dricksvattenförsörjning, tillräckligt med bränsle för överlevnad ombord på fartyget och nödvändig sjukvård

6. Varje medlemsstat ska kräva att fartyg som för dess flagg, och för vilka punkterna 1 eller 2 i regel 5.1.3 är tillämpliga, ombord medför ett certifikat eller annan styrkande handling för den ekonomiska säkerheten, som utfärdats av den som tillhandahåller den ekonomiska säkerheten. En kopia ska anslås på en väl synlig plats ombord som är tillgänglig för sjömännen. Om fler än en tillhandahåller ekonomisk säkerhet, ska handlingar från varje tillhandahållare medföras ombord.

7. Certifikatet eller andra styrkande handlingar för den ekonomiska säkerheten ska innehålla de uppgifter som anges i tillägg A 2—I. De ska vara på engelska eller åtföljas av en engelsk översättning.

8. Det stöd som tillhandahålls genom systemet för ekonomisk säkerhet ska beviljas snabbt efter en begäran från sjömannen eller sjömannens utsedda representant, åtföljd av det nödvändiga intyg som styrker rätten till detta stöd enligt punkt 2 ovan.

9. Med beaktande av reglerna 2.2 och 2.5 måste det stöd som tillhandahålls genom systemet för ekonomisk säkerhet vara tillräckligt stort för att täcka följande:

a) Innestående löner och andra förmåner som ska betalas av redaren till sjömannen enligt anställningsavtalet, relevanta kollektivavtal eller nationell lagstiftning i flaggstaten, begränsat till fyra månaders innestående löner eller förmåner.

b) Alla kostnader som rimligtvis har uppstått för sjömannen, inklusive de kostnader för hemresa som avses i punkt 10.

c) Sjömannens grundläggande behov, inbegripet tillräcklig kost, kläder vid behov, logi, dricksvattenförsörjning, tillräckligt med bränsle för överlevnad ombord på fartyget, nödvändig sjukvård och eventuella andra rimliga kostnader eller avgifter som följer av en handling eller en underlåtenhet som leder till att sjömannen blir strandsatt, tills det att han eller hon är hemma.

10. Kostnaderna för hemresa ska täcka resa med ett lämpligt och snabbt transportmedel, i regel flyg, och även kost och logi för sjömannen från den tidpunkt då sjömannen lämnar fartyget tills det att han eller hon är hemma, nödvändig sjukvård, gränsöverföring och transport av personliga ägodelar och andra rimliga kostnader eller avgifter som uppstår i samband med att sjömannen blir strandsatt.

11. Den ekonomiska säkerheten ska inte upphöra före utgången av giltighetstiden för den ekonomiska säkerheten såvida inte den som tillhandahåller den ekonomiska säkerheten anmäler detta till flaggstatens behöriga myndighet minst 30 dagar i förväg.

12. Om den som tillhandahåller försäkring eller annan ekonomisk säkerhet har gjort utbetalningar till en sjöman i enlighet med denna standard, ska denna tillhandahållare genom subrogation eller överlåtelse eller på annat sätt överta den rätt som sjömannen skulle ha haft, upp till det belopp som betalats ut och i enlighet med tillämplig lag.

13. Inget i denna standard ska påverka regressrätten gentemot tredje part för försäkringsgivaren eller den som tillhandahåller ekonomisk säkerhet.

14. Bestämmelserna i denna standard är inte avsedda att utesluta eller begränsa andra rättigheter, anspråk eller rättsmedel som också kan stå till buds för att sjömän som blivit strandsatta ska få ersättning. Nationella lagar och andra författningar kan föreskriva att alla belopp som betalas ut enligt denna standard ska kunna avräknas från belopp som erhållits från andra källor som baseras på rättigheter, anspråk eller rättsmedel som kan föranleda ersättning enligt denna standard.

## Anvisning B2.5 — Hemresa

### Anvisning B2.5.1 — Berättigande

1. Sjömän bör vara berättigade till hemresa

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 sjömannens arbetsgivare,

(iv) om ett fartyg är destinerat till en krigszon enligt definition i nationella lagar och andra författningar eller anställningsavtal för sjöpersonal, dit sjömannen 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 gemensamma kommissionen för arbete till sjöss.

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 den når hemresedestinationen,  
 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 berörda sjömannen inte gör anspråk på den inom rimlig tid som ska fastställas i nationella lagar, andra författningar eller kollektivavtal, utom om sjömannen hålls fången ombord på fartyget eller annanstans till följd av sjöröveri eller väpnat rån mot fartyg. Termerna *sjöröveri* och *väpnat rån mot fartyg* ska ha samma innebörd som i standard A2.1 punkt 7.

#### Anvisning B2.5.2 — Medlemsstaternas genomförande

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. Varje medlemsstat bör se till att lämpliga arrangemang görs för

a) återvändande av sjömän som är anställd på ett fartyg som för ett annat lands flagg och som sätts i land i en främmande hamn av skäl som den inte råår över:

(i) till den hamn där den berörda personen anställdes, eller

(ii) till en hamn i det land där personen är medborgare eller bosatt, eller

(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) läkarvård och uppehälle för sjömän som är anställd 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. 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 den inte är lämplig för sjölivet, bör möjlighet ges till hemresa utan kostnad för sjömännen från första lämpliga ankerhamn där flaggstaten eller den stat där personen är medborgare eller bosatt har konsulatstjänster. Sådan hemresa och skälen för denna bör anmälas till den myndighet som utfärdade de dokument som gjorde det möjligt för personen i fråga att få anställning till sjöss.

#### Anvisning B2.5.3 – Ekonomisk säkerhet

1. Om det vid genomförandet av punkt 8 i standard A2.5.2 krävs tid för att kontrollera giltigheten av vissa aspekter i sjömannens begäran eller begäran från sjömannens utsedda representant, bör detta inte utgöra något hinder för att de delar av stödet som anses berättigade omedelbart utbetalas till sjömannen.

### ***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 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 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 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 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 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 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 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 2.8 — Utveckling av karriär, färdigheter och anställningsmöjligheter för sjömän***

*Syfte: Att främja utveckling av karriär, färdigheter och anställningsmöjligheter för sjöpersonal*

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 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. 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 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 — Sjöfolksregister

1. Där register eller listor styr sjömännens anställning, bör dessa register eller listor innefatta alla kategorier av sjömän enligt vad 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 en sådan 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.

## Avdelning 3. Bostad, rekreativsmöjligheter, mat och förplägnad

### *Regel 3.1 — Bostad och rekreativsmöjligheter*

*Syfte: Att säkerställa att sjömännen har godtagbara bostäder och rekreativsmöjligheter ombord*

1. Varje medlemsstat skall se till att fartyg som för dess flagg tillhandahåller och underhåller anständiga bostäder och rekreativsmöjligheter 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 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 sjöpersonals bostäder och rekreativsmöjligheter tillämpas endast på fartyg som byggts vid tidpunkten för eller efter det att ändringen träder i kraft för den berörda medlemsstaten.

### Standard A3.1 — Bostad och rekreativsmöjligheter

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 del B i denna kod.
3. De inspektioner som krävs enligt regel 5.1.4 skall genomföras
- a) när ett fartyg registreras eller återregistreras, eller
- b) när sjömännens bostäder på ett fartyg har ändrats väsentligt.
4. Den behöriga myndigheten skall lägga särskild vikt vid tillämpningen av kraven i denna konvention när det gäller:
- a) storleken på hytter och andra bostadsutrymmen,
- b) värme och ventilation,
- c) buller, vibrationer och andra miljöfaktorer,
- d) hygienutrymmen,
- e) belysning, och
- f) sjukvårdsutrymmen.
5. Den behöriga myndigheten i varje medlemsstat skall kräva att fartyg som för dess flagg håller minst den standard på bostäder och rekreationsmöjligheter ombord som fastställs i punkterna 6 — 17 i denna standard.
6. Följande allmänna krav skall ställas på bostaden:
- 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) är rimlig, och
- (ii) inte innebär någon olägenhet för sjömännen,
- 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 och 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 buller- och

vibrationsnivåer, andra miljöfaktorer och kemikalier ombord, och att ge sjömännen en acceptabel arbets- och livsmiljö.

7. Beträffande ventilation och uppvärmning skall följande krav tillgodoses:

- a) sovrum och mässar skall vara tillräckligt ventilerade,
- 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) alla hygienutrymmen skall ha ventilation till uteluften, oberoende av andra delar av fartygets bostadsutrymmen, och
- d) tillräcklig värme skall vara ordnad genom ett lämpligt uppvärmningssystem, utom i fartyg som uteslutande går i fart inom tropiska klimatzoner.

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. När sovplatser ombord krävs, ställs följande krav på sovrum:

- a) på fartyg som inte är passagerarfartyg skall alla sjömän ha enkelrum; på fartyg under 3 000 bruttoton eller fartyg inrättade för särskild verksamhet kan den behöriga myndigheten medge undantag från detta krav efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer,
- b) män och kvinnor skall ha separata sovrum,
- c) sovrum skall vara tillräckligt stora och väl utrustade så att de ger rimlig komfort och är lätta att hålla rena,
- d) alla sjömän skall ha tillgång till egna sovplatser,
- e) det invändiga måttet på en sovplats skall vara minst 198x80 centimeter,
- f) i enkelhytt får golvytan inte understiga följande mått:
  - (i) 4,5 m<sup>2</sup> på fartyg mindre än 3 000 bruttoton,
  - (ii) 5,5 m<sup>2</sup> på fartyg om minst 3 000 bruttoton men mindre än 10 000 bruttoton,
  - (iii) 7 m<sup>2</sup> på fartyg om minst 10 000 bruttoton,
- 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) på fartyg som är mindre än 3 000 bruttoton och inte är passagerarfartyg eller fartyg inrättade för särskild verksamhet får sovrum inte härbärgera mer än två sjömän, och golvytan i sådana sovrum får inte understiga 7 m<sup>2</sup>,
- 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 m<sup>2</sup> i rum för två personer,
  - (ii) 11,5 m<sup>2</sup> i rum för tre personer,
  - (iii) 14,5 m<sup>2</sup> i rum för fyra personer,
- 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 m<sup>2</sup> per person,
- 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 följande mått:
  - (i) 7,5 m<sup>2</sup> på fartyg som understiger 3 000 bruttoton,
  - (ii) 8,5 m<sup>2</sup> på fartyg om minst 3 000 bruttoton men mindre än 10 000 bruttoton,
  - (iii) 10 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> per person för underordnat befäl och minst 8,5 m<sup>2</sup> 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 sovrums 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 sovrums 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 sovrums och placerade så nära köksutrymmen som möjligt; den behöriga 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 personer av 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 maskinrummen 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 sovrums 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. 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. En lämpligt placerad och inredd tvättinrättning skall finnas tillgänglig.

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. 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. Fartyg som reguljärt anlöper hamnar som plågas av mygg skall vara försedda med lämplig utrustning enligt den behöriga myndighetens bestämmelser.

17. Lämpliga rekreativmöjligheter och trivselförmåner 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. 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 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 avvikelse 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 under 200 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 — 1, endast med avseende på golvyta.

21. Undantag från kraven i denna standard får medges endast när standarden uttryckligt 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 B3.1 — Bostad och rekreativsmöjligheter

#### Anvisning B3.1.1 — Utförande och konstruktion

1. Skott mot utsida i sovrum och mässar bör vara tillräckligt isolerade. Alla maskinkappar och alla avgränsningsskott för köksutrymmen och andra områden där det alstras värme bör vara tillräckligt isolerade när det finns risk för värmeöverföring till angränsande bostadsutrymmen eller korridorer. Åtgärder bör också vidtas till skydd mot värmeöverföring från ångrör och/eller hetvattenrör.

2. Sovrum, mässar, rekreativsutrymmen 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 sovrum 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 sovrum och mässar bör vara styrt så att en tillfredsställande luftkvalitet kan upprätthållas och att luftväxlingen blir tillräcklig under alla väder- och klimatförhållanden.

2. Luftkonditioneringssystem, 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 smittspridning.

3. Kraft till att driva luftkonditionering och andra ventilationsanläggningar enligt krav i föregående punkter i denna anvisning bör alltid finnas tillgänglig när sjömän bor eller 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.

### 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 är möjligt.

6. Golvyta som upptas av kojor och skåp, byråar och sittplatser bör inkluderas i måtten 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 sidolanterna befinner sig ovanför en koj.

8. Den undre kojens i en våningskoj bör inte vara placerad lägre än 30 centimeter ovanför golvytan; den övre kojens bör vara placerad ungefär halvvägs mellan den undre kojens botten och den undre sidan av takets spant.

9. Sovplatsens ram och dess slingerbräda, om sådan finns, bör vara av godkänt 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. På fartyg som inte är passagerarfartyg bör golvytan i mässar för sjömännen vara minst 1,5 m<sup>2</sup> 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 mässredskap 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 material och bör vara vattentäta upp till minst 23 cm över durken,

c) bostäderna bör ha tillräcklig belysning, uppvärmning och ventilation,

d) toaletter bör vara bekvämt belägna i förhållande till sovrums och tvätttrum, men avskilda från dessa, utan direkt ingång från sovrums eller från korridor mellan sovrums och toaletter till vilka det inte finns någon ingång från annat håll; detta krav gäller dock inte toaletter beläget mellan två sovrums 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 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 klädskåp 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 all sjöpersonal, handdukar, tvål och toalettpapper.

### Anvisning B3.1.11 — Rekreationsmöjligheter, post och besök ombord

1. Rekreationsmöjligheter 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 rekreationsutrymmen bör minst bestå av en bokhylla och möjligheter till läsning, skrivning och, om möjligt, spel.

3. När rekreationsmöjligheter planeras, bör den behöriga myndigheten överväga att inrätta en servering/samlingslokal.

4. Det bör också övervägas att om möjligt utan kostnad för sjömännen inrätta följande:

- a) rökrum,
- b) TV-tittande och mottagning av radiosändningar,
- c) filmförevisning med tillräckligt urval för hela resans varaktighet och, vid behov, utbyte med rimliga intervall,
- d) sportutrustning, som motionsredskap, bords- och däckspel,
- e) om möjligt, simbassäng,
- f) ett bibliotek av facklitteratur och annan litteratur med tillräckligt urval för hela resans varaktighet och utbyte med rimliga intervall,
- g) möjligheter till hantverk på fritiden,

h) elektronisk utrustning som radio, TV, videospelare, DVD/CD-spelare, persondator med programvara och kassettspelare med upp- och inspelningsfunktion,

i) där så är lämpligt, tillhandahållande av bar för sjömännen, såvida detta inte strider mot nationella, religiösa eller sociala sedvänjor, och

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. Det bör eftersträvas att sjömännens 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 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 partner, 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 partner med på enstaka resor när det är möjligt och rimligt. Dessa partner 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 överensstämja med ILO:s internationella anvisningar om 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 3.2 — Mat och förplägnad**

*Syfte: Att säkerställa att sjömän har tillgång till mat och dricksvatten av god kvalitet 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 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 åta sig att bedriva utbildning för att främja medvetenhet om 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. 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 anöringshamn 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 avdelning 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 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, intendenten och kockar, och för berörda redar- och sjöfolksorganisationer. Lämpliga

publikationsformer, som handböcker, broschyrer, affischer, planscher eller annonser i facktidskrifter 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 informationsmaterial 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.

### **Avdelning 4. Hälsa- och sjukvård, välfärd och social trygghet**

#### ***Regel 4.1 — Sjukvård ombord och i land***

*Syfte: Att skydda sjömännens hälsa och tillförsäkra den snabb tillgång till sjukvård ombord och i land*

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. Personalen skall i princip ha kostnadsfri tillgång till hälso- och sjukvård enligt punkt 1 i denna regel.

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. 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 arbetstagare i land.

#### Standard A4.1 — Sjukvård ombord och i land

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 grundläggande tandvård, som:

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) 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 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) säkerställer att sjömän 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 sjuk eller skadad sjömän 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 sjömän.

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 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 omständigheter samt besättningens storlek,

c) fartyg som inte har läkare ombord skall ha antingen minst en sjömän 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 vakthållning (STCW), med ändringar; sjömän som är utsedd 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.

## Anvisning B4.1 — Sjukvård ombord och i land

### Anvisning B4.1.1 — Tillhandahållande av sjukvård

1. När den behöriga myndigheten bestämmer vilken medicinsk kompetens som skall finnas ombord på fartyg som inte behöver medföra läkare, bör den kräva att:

a) fartyg som vanligen kan nå fram till kvalificerad sjukvård och sjukvårdsinrättningar inom åtta timmar bör ha minst en sjömän 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) 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. 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. 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 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 ännenas art, vilka risker de innebär, nödvändig personlig skyddsutrustning, relevanta medicinska procedurer och specifika motgifter ställas till sjömannens 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 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 kvalificerade.

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:

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 1979 års *internationella konvention om efterspanings- och räddningstjänst till havs med ändringar, och gemensamma flyg- och sjöräddningshandboken (IAMSAR)*,

b) optimalt utnyttja alla fartyg som har läkare ombord och stationera ut fartyg till sjöss som kan tillhandahålla sjukvårds- och räddningsresurser,

c) sammanställa och underhålla en internationell lista över läkare och vårdresurser som är tillgängliga över hela världen för att tillhandahålla akutsjukvård för sjöpersonal,

d) landsätta sjömän för akutvård,

e) skicka hem sjömän som varit inlagd 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) 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) inrätta hälsocentraler för sjömän för att:

(i) bedriva forskning om hälsostatus, medicinsk behandling och förebyggande hälsovård för sjömän, och

(ii) utbilda hälso- och sjukvårdspersonal i sjöfartsmedicin,

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 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 avliden sjöpersonals 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 sjukvård i avvaktan på att en 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 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 anställd 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 A4.2.1 — 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, sjömannens 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 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 sjöpersonals 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 sjömän lämnat efter sig ombord och återlämna den till personalen eller dess anhöriga.

8. Nationella lagar och andra författningar ska föreskriva att systemet för ekonomisk säkerhet för att säkerställa ersättning i enlighet med punkt 1 b i denna standard för avtalsgrundade anspråk, enligt definitionen i standard A4.2.2, uppfyller följande minimikrav:

a) Den avtalsenliga ersättningen ska, om den fastställs i sjömannens anställningsavtal och utan att det påverkar tillämpningen av c i denna punkt, betalas ut fullständigt och utan dröjsmål.

b) Ingen ska utsättas för påtryckningar att ta emot en lägre ersättning än den avtalade.

c) Om typen av långvarig invaliditet hos en sjöman gör det svårt att bedöma den totala ersättning som sjömannen har rätt till, ska en mellanliggande betalning eller mellanliggande betalningar ske för att undvika orimligt lidande för sjömannen.

d) I enlighet med punkt 2 i regel 4.2 ska sjömannen få ersättning utan att det påverkar andra lagstadgade rättigheter, men redaren kan räkna av en sådan betalning från övriga skadeståndsanspråk som sjömannen ställer på redaren och som baseras på samma incident.

e) Ett anspråk på avtalsenlig ersättning kan ställas direkt av den berörda sjömannen eller en anhörig, representant för sjömannen eller utsedd förmånstagare.

9. Nationella lagar och andra författningar ska säkerställa att sjömän meddelas i förväg om en redares ekonomiska säkerhet kommer att upphöra att gälla eller upphävas.

10. Nationella lagar och andra författningar ska säkerställa att flaggstatens behöriga myndighet informeras av den som tillhandahåller den ekonomiska säkerheten om en redares ekonomiska säkerhet upphör att gälla eller upphävs.

11. Varje medlemsstat ska kräva att fartyg som för dess flagg ombord medför ett certifikat eller annan styrkande handling för den ekonomiska säkerheten som utfärdats av den som tillhandahåller den ekonomiska säkerheten. En kopia ska anslås på en väl synlig plats ombord som är tillgänglig för sjömännen. Om fler än en tillhandahåller ekonomisk säkerhet, ska handlingar från varje tillhandahållare medföras ombord.

12. Den ekonomiska säkerheten ska inte upphöra före utgången av giltighetstiden för den ekonomiska säkerheten såvida inte den som tillhandahåller den ekonomiska säkerheten anmäler detta till flaggstatens behöriga myndighet minst 30 dagar i förväg.

13. Den ekonomiska säkerheten ska täcka betalning av alla avtalsgrundade anspråk som omfattas av den och som uppkommer under säkerhetens giltighetstid.

14. Certifikatet eller andra styrkande handlingar för den ekonomiska säkerheten ska innehålla de uppgifter som anges i tillägg A4— I. De ska vara på engelska eller åtföljas av en engelsk översättning.

#### Standard A4.2.2 – Hantering av avtalsgrundade anspråk

1. Enligt punkt 8 i standard A4.2.1 och den nuvarande standarden avser "avtalsgrundade anspråk" alla anspråk gällande dödsfall eller långvarig invaliditet hos sjöman på grund av skada, sjukdom eller risk i arbetet enligt bestämmelser i nationell lag, sjömännens anställningsavtal eller kollektivavtal.

2. Systemet för ekonomisk säkerhet enligt punkt 1 b i standard A4.2.1 kan ta formen av ett socialförsäkringssystem, en försäkring, en fond eller liknande. Systemets utformning bestäms av medlemsstaten i samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer.

3. Nationella lagar och andra författningar ska säkerställa att det finns effektiva rutiner för mottagning och opartisk handläggning av avtalsgrundade anspråk på ersättning enligt punkt 8 i standard A4.2.1 genom snabba och rättvisa förfaranden.

#### Anvisning B4.2.1 — Redarens ansvar

1. Vid betalning av full lön enligt standard A4.2.1 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.

#### Anvisning B4.2.2 – Hantering av avtalsgrundade anspråk

1. Nationella lagar och andra författningar ska föreskriva att parterna i betalningen av ett avtalsgrundat anspråk kan använda förlagan till formulär för betalningsmottagning eller ansvarsfriskrivning i tillägg B4I.

### ***Regel 4.3 — Skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor***

*Syfte: Att säkerställa att arbetsmiljön ombord främjar sjömännens hälsa och säkerhet*

1. Varje medlemsstat skall se till att sjöman på fartyg som för dess flagg är skyddade 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. 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 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 sjöman,

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. 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. 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. 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, skall kraven i denna konvention anses vara uppfyllda.

5. Den behöriga myndigheten skall se till:

a) att olyckor, skador och sjukdomar i arbetet noggrant rapporteras, 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 alla 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 B4.3 — Skydd av hälsa och säkerhet samt förebyggande av olyckor

##### Anvisning B4.3.1 — Bestämmelser om olyckor, skador och sjukdomar i arbetet

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 (*Förebyggande av olyckor ombord på fartyg till sjöss och i hamn*), 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. Hänsyn bör också tas till den senaste versionen av anvisningarna för eliminering av trakasserier och mobbning ombord på fartyg (*Guidance on eliminating shipboard harassment and bullying*), som Internationella sjöfartsorganisationen och Internationella transportarbetarefederationen gett ut tillsammans.

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) allmänna och grundläggande bestämmelser,

b) fartygets strukturella egenskaper, inklusive tillträdesmöjligheter och asbestrelaterade risker,

c) maskineri,

- d) verkningar av extremt låga eller höga temperaturer på ytor som sjömän kan komma i beröring med,
- e) verkningar av buller på arbetsplatsen och i bostadsutrymmen ombord,
- f) verkningar av vibrationer på arbetsplatsen och i bostadsutrymmen ombord,
- g) verkningar av andra miljöfaktorer än de som avses i e och f ovan på arbetsplatsen och i bostadsutrymmen ombord, bland annat tobaksrök,
- h) särskilda säkerhetsåtgärder på och under däck,
- i) utrustning för lastning och lossning,
- j) brandskydd och brandbekämpning,
- k) ankare, kättingar och tågvirke,
- l) farlig last och ballast,
- m) personlig skyddsutrustning för sjöpersonal,
- n) arbete i slutna utrymmen,
- o) fysiska och psykiska verkningar av utmattning,
- p) verkningar av drog- och alkoholberoende,
- q) skydd mot och förebyggande av HIV/AIDS, och
- r) uppträdande vid nödsituationer och olyckor.

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 sjöpersonal.

4. Dessutom bör den behöriga myndigheten se till att konsekvenser för hälsa och säkerhet beaktas, särskilt på följande områden:

- a) uppträdande vid nödsituationer och olyckor,
- b) verkningar av drog- och alkoholberoende,
- c) skydd mot och förebyggande av HIV/AIDS och
- d) trakasserier och mobbning.

#### Anvisning B4.3.2 — Bullerexponering

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 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 av 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) instruktion av 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:s anvisningar (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 iaktta 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. Rapporter bör inte enbart avse 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,
- f) problem som orsakas av mänskliga brister och
- g) problem som beror på trakasserier och mobbning.

#### 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) att organisera utbildning om och program för skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor i arbetet,
- 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) 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. 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. 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.

#### Anvisning B4.3.9 — Undervisning i skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor i arbetet

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. Information om skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor på arbetsplatsen bör vara kontinuerlig. Denna information kan ges i följande former:

- a) audiovisuella läromedel, exempelvis filmer, att användas vid yrkesskolor för sjöpersonal och om möjligt visas ombord på fartyg,
- b) affischer ombord på fartyg,
- 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) särskilda kampanjer som utnyttjar olika medier för att informera sjömän, bland annat kampanjer om säkra arbetsmetoder.

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.

#### Anvisning B4.3.10 — Utbildning i hälsa och säkerhet för unga sjömän

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 sjöpersonals arbete. Sådana bestämmelser bör ta upp åtgärder som minskar yrkesriskerna för unga sjömän i dess tjänstgöring.

2. Bortsett från fall där den behöriga myndigheten godkänner unga sjömän som fullt kvalificerade 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) lyft, flyttning eller bärande av tunga bördor eller föremål,
- b) tillträde till pannor, tankar eller kassuner,
- c) exponering för skadligt buller och vibrationer,
- d) manövrering av lyftinrättningar och andra motordrivna maskiner och verktyg, eller arbete som signalist till den som sköter sådan utrustning,
- e) handhavande av förtöjningar och bogserlinor eller ankringsutrustning,
- f) riggning,
- g) arbete på höga höjder eller på däck i hårt väder,
- h) vaktjänst nattetid,
- i) underhåll av elektrisk utrustning,
- j) exponering för potentiellt skadliga material eller skadliga fysiska agens, till exempel farliga eller toxiska ämnen och joniserande strålning,
- k) rengöring av köksmaskiner, och
- l) hantering av eller ansvar för skeppsbåtar.

3. Praktiska åtgärder bör vidtas av den behöriga myndigheten eller på annat lämpligt sätt för att göra unga sjömän förtrogen 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 ung sjöpersonal, 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.

#### Anvisning B4.3.11 — Internationellt samarbete

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.

#### **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 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 sjöfartsnärings tekniska utveckling, ändrad drift och andra förhållanden.

#### **Anvisning B4.4 — Tillgång till landbaserade välfärdsinrättningar**

##### **Anvisning B4.4.1 — Medlemsstaternas skyldigheter**

1. Varje medlemsstat bör:

a) se till att sjömännen har tillgång till lämpliga välfärdsinrättningar och tjänster i utvalda angoringshamnar och tillhandahålls lämpligt skydd i sin yrkesutövning, och

b) när dessa åtgärder genomförs, beakta sjömännens speciella behov, särskilt när den befinner sig i främmande länder och när den kommer in i krigszoner, med avseende på dess säkerhet, hälsa och fritidsverksamhet.

2. Berörda representativa redar- och sjöfolksorganisationer bör medverka i arrangemang för att övervaka välfärdsinrättningar och tjänster.

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 välfärdsinrättningar på land.

4. Medlemsstaterna bör samarbeta med varandra när det gäller att främja sjömännens välfärd till sjöss och i hamn. Sådant samarbete bör innefatta följande:

a) konsultationer mellan behöriga myndigheter som syftar till att tillhandahålla och förbättra välfärdsinrättningar och tjänster för sjömännen, både i hamn och ombord,

b) avtal om samordning av resurser och gemensamt tillhandahållande av välfärdsinrättningar i större hamnar för att undvika onödig dubbeletablering,

c) anordnande av internationella idrottsstävlingar 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 sjömännens 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 omgivning 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 all sjöpersonal, 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) 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 konsulatspersonal 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 angränsningshamnar, särskilt inrättningar för transport, välfärd, underhållning, utbildning och gudstjänst samt sådana som står öppna särskilt för sjömän.
2. Lämpliga transportmedel till rimliga priser 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 konsuler från medborgarlandet eller bosättningslandet, och
  - b) ett effektivt samarbete mellan konsuler 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 konsulärt 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.

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.

### ***Regel 4.5 — Socialförsäkring***

*Syfte: Att säkerställa att sjömännen får tillgång till socialförsäkringsskydd*

1. Varje medlemsstat skall se till att all 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 arbetstagare i land har.

### **Standard A4.5 — Socialförsäkring**

1. De områden där det bör övervägas att successivt införa ett fullständigt socialförsäkringsskydd enligt regel 4.5 är: sjukvård, sjukersättning, arbetslöshetsunderstöd, pension, arbetsskadeersättning, familjeförmåner, föräldrapenning, invaliditetsersättning och efterlevandepension, som komplettering av det skydd som ges enligt regel 4.1 om 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 all 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 sjömännen 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. 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 all 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 B4.5 — Socialförsäkring

1. Det skydd som skall tillhandahållas vid tidpunkten för ratifikation enligt standard A4.5 punkt 2, bör minst innefatta områdena sjukvård, sjukersättning och arbetsskadeersättning.

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 verksamt sätt, varvid man bör ta hänsyn till bestämmelserna i gällande kollektivavtal. Där sådana åtgärder vidtas bör den sjömän som omfattas få information om på vilket sätt socialförsäkringsskydd kommer att 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 sjömannen 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 de berörda sjömännen.

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.

### Avdelning 5. Uppfyllelse och tillämpning

1. Reglerna i denna avdelning 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 avdelningarna 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 denna avdelning.

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 denna avdelning 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 denna avdelning avgör inte rättslig jurisdiktion eller rättsligt forum.

### ***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 arbets- och levnadsförhållandena för personalen på fartyg som för dess flagg kontinuerligt uppfyller 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 de berörda sjömännens arbets- och levnadsförhållanden på fartyg som för dess flagg.

4. Ett sjöarbetscertifikat skall tillsammans med en förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss, 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 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.

#### **Anvisning B5.1.1 — Allmänna principer**

1. Den behöriga myndigheten bör i så stor utsträckning som möjligt 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. 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.

### **Regel 5.1.2 — Bemyndigande av erkända organisationer**

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. 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 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) 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 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) allmänna villkor,
  - d) utförande av de funktioner bemyndigandet avser,
  - e) rättslig nivå på de funktioner bemyndigandet avser,
  - f) rapportering till den behöriga myndigheten,
  - g) specifikation av bemyndigandet från den behöriga myndigheten till den erkända organisationen, och
  - h) den behöriga myndighetens övervakning av verksamhet som delegerats till den erkända organisationen.
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 kunskande och sakkunskap uppdateras i rätt tid.
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. 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* (Riktlinjer för bemyndigande av organisationer som agerar på administrationens vägnar) som Internationella sjöfartsorganisationen antagit.

### **Regel 5.1.3 — Sjöarbetscertifikat och förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss**

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.
- 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 förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss 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 förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss 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. Sjöarbetscertifikatet och förklaringen om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss 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 förklaringar om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss, bland annat en lista över de förhållanden som måste inspekteras och godkännas.

### Standard A5.1.3 — Sjöarbetscertifikat och förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss

1. Den behöriga myndigheten eller en erkänd organisation som är bemyndigad för detta syfte skall utfärda ett sjöarbetscertifikat för ett fartyg på högst fem år. I bilaga 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. 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 certifikatet är giltigt i fem år och endast en inspektion görs under denna tid, skall den göras mellan certifikatets andra och tredje årsdag. Med årsdag avses den dag och månad varje år som motsvarar den dag då sjöarbetscertifikatet upphör att gälla. Den intermediära inspektionen skall vara lika omfattande och grundlig som en inspektion för att förnya certifikatet. Certifikatet skall skrivas under efter en godkänd intermediär inspektion.

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. När den förnyade inspektionen genomförs tidigare än tre månader innan ett gällande sjöarbetscertifikat upphör att gälla, skall det nya sjöarbetscertifikatet gälla under en period som inte överskrider fem år räknat från den dag den förnyade inspektionen genomförs. (tidigare 4. punkt)

4. Om det efter en förnyad inspektion som genomförts innan ett gällande sjöarbetscertifikat upphör att gälla konstateras att ett fartyg fortfarande uppfyller nationella författningar och föreskrifter eller andra åtgärder för tillämpning av kraven i denna konvention, men ett nytt certifikat inte genast kan utfärdas för fartyget eller göras tillgängligt ombord, kan en behörig myndighet eller en erkänd organisation som är bemyndigad för detta syfte utan hinder för punkt 1 i denna standard förlänga certifikatets giltighetstid i högst fem månader från datumet då det befintliga certifikatet upphör att gälla och underteckna certifikatet i överensstämmelse med detta. Det nya certifikatet gäller i högst fem år från den dag som fastställs i punkt 3 i denna standard.

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 bilaga 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 förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss 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 interimistiskt certifikat får utfärdas efter de första sex månader som anges i punkt 6 i denna standard. Ingen förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss behöver utfärdas för det interimistiska certifikatets giltighetstid.

9. Sjöarbetscertifikat, interimistiskt sjöarbetscertifikat och förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss skall utformas enligt de mallar som finns i bilaga A5—II.

10. Förklaringen om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss skall bifogas sjöarbetscertifikatet. 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 förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss.

11. Resultaten av alla följande inspektioner eller andra verifikationer av det berörda 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 förklaringen om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss eller på annat sätt göras tillgängliga för sjömännen, flaggstatsbynspektörer, bemyndigade tjänstemän i hamnstaterna samt representanter för redare och sjöpersonal.

12. Ett aktuellt och giltigt sjöarbetscertifikat och en förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss 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, flaggstatsbynspektörer, 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 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 B5.1.3 — Sjöarbetscertifikat och förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss

1. Meddelandet av nationella föreskrifter i del I av förklaringen om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss 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 bilaga 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 förklaringen om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss 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 historia (Continuous Synopsis Record).

3. Åtgärderna för att säkerställa fortlöpande uppfyllelse bör innefatta allmänna internationella föreskrifter att redaren och befälhavaren skall hålla sig informerade 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. Förklaringen om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss 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. Ett exempel på det slags information som kan ingå i en förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss finns i bilaga B5—I.

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 förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss 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 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 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 förklaringen om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss 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.

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 ogrundat, 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 förklaringen om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss, 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 förse med klara anvisningar om vilka uppgifter de skall utföra och med korrekta identitetspapper, och de skall ha befogenhet att:

- a) borda 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. 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 den 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 arbetsspråk 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 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 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. 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 sjöpersonal.

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 vara föreskrivna 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 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 uttryckligen 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 sjömannens 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) 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 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 sjöpersonal 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 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 för klagomålombord 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.
3. Rutiner för klagomål ombord skall innefatta rätt för sjömännen att låta sig biträdas eller representeras under förfarandet, samt skydda mot möjlig bestraffning av sjömän för att den 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 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 den att följa de klagomålsrutiner som står till förfogande ombord på fartyget.

### **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 klagat över förhållanden som ryms i denna konvention, 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 sjömännen 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 biträdas eller representeras av annan sjöpersonal 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.

#### ***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 A5.1.6 — Olycksfall till sjöss**

(Inga föreskrifter)

#### **Anvisning B5.1.6 — Olycksfall till sjöss**

(Inga föreskrifter)

### ***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 förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss 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 förklaringen.

3. Inspektioner i en hamn skall utföras av bemyndigade tjänstemän enligt bestämmelserna i koden och andra tillämpliga internationella arrangemang som styr inspektioner i hamn 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 inspektion i hamn 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 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 sjöarbetscertifikatet och förklaringen om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss, finner:

a) att de begärda handlingarna inte visas upp eller inte hålls aktuella alls eller på ett 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 bilaga 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 sjöman, en yrkessammanslutning, en förening, en fackförening eller, i regel, varje person som berörs av fartygets säkerhet, bland annat hälsa eller säkerhet hos sjömännen ombord.

4. När det vid en grundligare inspektion befins att arbets- och levnadsförhållandena på fartyget inte uppfyller 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 får:

a) underrätta en representant för flaggstaten,

b) lämna upplysningar i fallet till de behöriga myndigheterna i nästa angöringshamn.

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 en bemyndigad tjänsteman efter en grundligare inspektion finner att fartyget inte uppfyller kraven i denna konvention, och:

- a) förhållandena ombord är klart farliga för sjöpersonals säkerhet, hälsa eller trygghet, eller
- b) den bristande efterlevnaden utgör en allvarlig eller upprepad överträdelse av kraven i denna konvention (bland annat 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 B5.2.1 — Inspektioner i hamn

1. Den behöriga myndigheten bör utarbeta riktlinjer för inspektion för 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 förhållanden som motiverar att den behöriga myndigheten håller kvar fartyg enligt standard A5.2.1 punkt 6, bör det beaktas att när det gäller överträdelser 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 5.2.2 — Rutiner för hantering av sjöpersonals 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 ändamålsenlig rättelse.

#### 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 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.

7. Det skall säkerställas att sjömännens klagomål förblir konfidentiella.

#### 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 enstaka 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 repressalier 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 tjänstemannen avstå från att i fortsättningen befatta sig med klagomålet.

#### **Regel 5.3 — Rekryteringsansvar**

*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. 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 sjöpersonal som är dess medborgare eller bor eller har hemvist på dess territorium, i den mån sådant ansvar föreskrivs i denna konvention.

2. Utförliga föreskrifter om genomförandet av punkt 1 i denna regel finns i koden.

3. Varje medlemsstat skall inrätta ett effektivt system för att inspektera och övervaka att dess ansvar för rekrytering enligt denna konvention uppfylls.

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 A5.3 — Rekryteringsansvar

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 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 B5.3 — Rekryteringsansvar

1. Privata kontor för rekrytering och förmedling av sjömän med säte på medlemsstatens territorium som knyter tjänster från sjöpersonal till en redare, oavsett var denne finns, skall se till att redarna uppfyller villkoren i de anställningsavtal de sluter med sjömännen.

**BILAGA A2—I**

Bevis på ekonomisk säkerhet enligt punkt 2 i regel 2

Det intyg eller andra styrkande handlingar som avses i punkt 7 i standard A2.5.2 ska innehålla följande information:

- a) Fartygets namn.
- b) Fartygets registreringshamn.
- c) Fartygets anropssignal.
- d) Fartygets IMO-nummer.
- e) Namn- och adressuppgifter för den eller de som tillhandahåller den ekonomiska säkerheten.
- f) Kontaktuppgifter för den person eller enhet som ansvarar för hanteringen av sjömäns begäran om stöd.
- g) Redarens namn.
- h) Giltighetstid för den ekonomiska säkerheten.
- i) Ett intyg från den som tillhandahåller ekonomisk säkerhet på att den ekonomiska säkerheten uppfyller kraven i standard A2.5.2.

**BILAGA A4—I****Bevis på ekonomisk säkerhet enligt regel 4.2**

Det certifikat eller de andra styrkande handlingar för den ekonomiska säkerheten som avses i punkt 14 i standard A4.2.1 ska innehålla följande uppgifter:

- a) Fartygets namn.
- b) Fartygets registreringshamn.
- c) Fartygets anropssignal.
- d) Fartygets IMO-nummer.
- e) Namn- och adressuppgifter för den eller de som tillhandahåller den ekonomiska säkerheten.
- f) Kontaktuppgifter för den person eller enhet som ansvarar för hanteringen av sjömäns avtalsgrundade anspråk.
- g) Redarens namn.
- h) Giltighetstid för den ekonomiska säkerheten.
- i) Ett intyg från den som tillhandahåller ekonomisk säkerhet på att den ekonomiska säkerheten uppfyller kraven i standard A4.2.1.

## BILAGA B4—I

**Formulär för betalningsmottagning eller ansvarsfriskrivning enligt anvisning B4.2.2**

Fartyg (namn, registreringshamn och IMO-nummer): .....

Incident (datum och plats): .....

Sjöman/arvinge och/eller anhörig: .....

Redare:.....

Jag [sjöman] [sjömannens arvinge och/eller anhörig]\* bekräftar härmed mottagandet av beloppet på [valuta och belopp] genom vilket redaren uppfyller sin skyldighet att betala avtalsenlig ersättning för personskada och/eller dödsfall enligt bestämmelserna och villkoren i [mitt] [sjömannens]\* anställningsavtal, och jag befriar härmed redaren från sina skyldigheter enligt nämnda villkor.

Betalning sker utan erkännande av ersättningsansvar och tas emot utan att detta påverkar [min] [sjömannens arvinges och/eller anhöriges]\* rätt att på rättslig väg ställa ersättningsanspråk för försummelse, skadelidande eller åsidosättande av lagstadgade skyldigheter eller att utnyttja andra rättsliga möjligheter som härrör från ovannämnda incident.

Datum: .....

Sjöman/arvinge och/eller anhörig: .....

Namnteckning: .....

*För kännedom:*

Redaren/redarens ombud

Namnteckning: .....

Tillhandahållare av ekonomisk säkerhet

Namnteckning: .....

\* Stryk det som ej är tillämpligt.

## BILAGA A5—I

De arbets- och levnadsförhållanden för sjöpersonal som måste inspekteras och godkännas av flaggstaten innan denna certifierar fartyget i överensstämmelse med standard A 5.1.3 punkt 1:

Minimiålder

Läkarintyg

Sjöpersonalens kvalifikationer

Anställningsavtal för sjöpersonal

Anlitande av en licensierad eller certifierad eller reglerad privat sjömansförmedling

Arbets- eller vilotid

Bemanningsnivåer

Bostad

Rekreationsmöjligheter ombord

Mat och förplägnad

Skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor

Sjukvård ombord

Rutiner för klagomål ombord

Utbetalning av löner

Ekonomisk säkerhet för hemresa.

Ekonomisk säkerhet gällande redarens ansvar.

## BILAGA A5—II

**Sjöarbetscertifikat**

(Obs! Till detta certifikat ska fogas en förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss.)

Grundar sig på bestämmelserna i artikel V och avdelning 5  
i konventionen om arbete till sjöss från 2006, (nedan ”konventionen”)  
enligt bemyndigande av regeringen i

.....

(fullständigt namn på den stat vars flagg fartyget har rätt att föra)

utfärdat av.....

(fullständigt namn och adress på behörig myndighet eller erkänd organisation  
som är bemyndigad enligt bestämmelserna i konventionen)

*Detaljerade uppgifter om fartyget*

Fartygets namn.....

Registreringsnummer eller signalbokstäver.....

Registreringsort.....

Registreringsdatum.....

Bruttodräktighet <sup>1</sup>.....

IMO-nummer .....

Fartygstyp.....

Redarens <sup>2</sup> namn och adress.....

.....

.....

<sup>1</sup> 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. Se artikel II.1 c i konventionen.

<sup>2</sup> Med *redare* avses 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 organisation eller person tar visst ansvar eller uppfyller vissa skyldigheter på uppdrag av redaren. Se artikel II.1 j i konventionen.

Härmed intygas

1. att detta fartyg har inspekterats och uppfyller kraven i konventionen och bestämmelserna i den bifogade förklaringen om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss

2. att de arbets- och levnadsförhållanden som specificeras i bilaga A5–I till konventionen befanns motsvara ovannämnda lands nationella krav genom vilka konventionen har genomförts. Dessa nationella krav har sammanfattats i del I av förklaringen om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss.

Detta certifikat gäller till och med....., om inte något annat följer av inspektionerna i enlighet med standard A5.1.3 och A5.1.4 i konventionen.

Detta certifikat gäller endast när förklaringen om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss

utfärdad i .....den.....har bifogats till det.

Den inspektion, som detta certifikat baserar sig på, avslutades.....

Utfärdad i ..... den.....

Underskrift av den bemyndigade tjänsteman som utfärdar certifikatet

(Vid behov myndighetens sigill eller stämpel)

*Godkännande av obligatorisk intermediär inspektion och vid behov tilläggsinspektion*

Härmed intygas att fartyget har inspekterats i överensstämmelse med standarderna A5.1.3 och A5.1.4 i konventionen och att de arbets- och levnadsförhållandena för sjöpersonal som specificeras i bilaga A5—I till konventionen befanns motsvara ovannämnda lands nationella krav genom vilka konventionen har genomförts.

*Intermediär inspektion*  
(ska slutföras mellan andra och tredje årsdagen)

Underskrift.....  
(den bemyndigade tjänstemannens underskrift)

Plats.....

Datum.....

Vid behov myndighetens sigill eller stämpel

*Tilläggs godkännanden (vid behov)*

Härmed intygas att fartyget var föremål för en tilläggsinspektion för att verifiera att fartyget fortsättningsvis stämmer överens med de nationella krav med vilka konventionen har genomförts i enlighet med vad som krävs i standard A3.1.3 i konventionen (vid återregistrering eller väsentlig ändring av bostäder) eller av andra orsaker.

*Tilläggsinspektion*

Underskrift.....

(vid behov)

(den bemyndigade tjänstemannens underskrift)

Plats.....

Datum.....

Vid behov myndighetens sigill eller stämpel

*Tilläggsinspektion*  
(vid behov)Underskrift.....  
(den bemyndigade tjänstemannens underskrift)

Plats.....

Datum.....

Vid behov myndighetens sigill eller stämpel

*Tilläggsinspektion*  
(vid behov)Underskrift.....  
(den bemyndigade tjänstemannens underskrift)

Plats.....

Datum.....

Vid behov myndighetens sigill eller stämpel

Förlängning av giltighetstiden efter förnyad inspektion (vid behov)

Härmed intygas att fartyget utifrån en förnyad inspektion konstaterades fortfarande uppfylla nationella författningar och föreskrifter eller andra åtgärder för tillämpning av kraven i denna konvention och att giltighetstiden för detta sjöarbetscertifikat förlängs i överensstämmelse med punkt 4 i standard A5.1.3 till och med ..... (högst fem månader från utgångsdatumet för det nuvarande certifikatet), så att ett nytt certifikat kan utfärdas och certifikatet göras tillgängligt ombord.

Datum för slutförande av den förnyade inspektion som denna förlängning av giltighetstiden baserar sig på.....

Underskrift:.....  
(Den bemyndigade tjänstemannens underskrift)

Ort:.....

Datum:.....  
(Vid behov myndighetens sigill eller stämpel)

### Konvention om arbete till sjöss från 2006

#### Förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss — del I

*(Obs! Denna förklaring måste fogas till fartygets sjöarbetscertifikat.)*

Utfärdad enligt bemyndigande av.....  
*(namnet på behörig myndighet som avses i artikel II.1 a i konventionen)*

Följande fartyg under referens

Fartygets namn	IMO-nummer	Bruttodräktighet

är underhållet i överensstämmelse med standard A5.1.3 i konventionen om arbete till sjöss från 2006.

Undertecknad konstaterar på uppdrag av ovannämnda behöriga myndighet att

- a) bestämmelserna i konventionen om arbete till sjöss från 2006 ingår fullständigt i nedannämnda nationella krav,
- b) dessa nationella krav ingår i nedan nämnda nationella bestämmelser, förklaringar av innehållet i dessa bestämmelser tillhandahålls vid behov,
- c) detaljerad information om i huvudsak likvärdiga bestämmelser enligt artikel VI.3 och VI.4 ges >under motsvarande nationella krav som förtecknas nedan >< i det avsnitt som har reserverats för detta ändamål nedan> (*stryk det som inte behövs*),
- d) de undantag som den behöriga myndigheten i enlighet med avdelning 3 har beviljat, har tydligt angetts i det avsnitt som nedan har reserverats för detta ändamål och
- e) specifika krav gällande fartygstyper enligt nationell lagstiftning nämns också under kraven i fråga.

1. Minimiålder (regel 1.1).....
2. Läkarintyg (regel 1.2).....
3. Sjöpersonalens kvalifikationer (regel 1.3).....
4. Anställningsavtal för sjöpersonal (regel 2.1).....
5. Anlitande av en licensierad eller certifierad eller reglerad privat sjömansförmedling (regel 1.4).....
6. Arbets- och vilotid (regel 2.3).....
7. Bemanningnivåer (regel 2.7).....
8. Bostad (regel 3.1).....
9. Rekreationsmöjligheter ombord (regel 3.1).....



10. Mat och förplägnad (regel 3.2) .....
11. Skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor (regel 4.3).....
12. Sjukvård ombord (regel 4.1).....
13. Rutiner för klagomål ombord (regel 5.1.5).....
14. Utbetalning av löner (regel 2.2).....
15. Ekonomisk säkerhet för hemresa (regel 2.5) .....
16. Ekonomisk säkerhet gällande redarens ansvar (regel 4.2) .....

Namn: .....

Titel: .....

Underskrift:.....

Plats: .....

Datum: .....

(Vid behov myndighetens sigill eller stämpel)

***I huvudsak likvärdiga bestämmelser***

*(Observera! Stryk det som inte behövs.)*

Följande i huvudsak likvärdiga bestämmelser enligt artikel VI.3 och VI.4 i konventionen, utom ovannämnda, noteras (inför beskrivning i tillämpliga delar).

.....

.....

Inga likvärdiga bestämmelser.

Namn: .....

Titel: .....

Underskrift:.....

Plats: .....

Datum: .....

(Vid behov myndighetens sigill eller stämpel)

***Undantag***

*(Observera! Stryk det som inte behövs.)*

Följande undantag, som i enlighet med avdelning 3 i konventionen beviljats av den behöriga myndigheten, noteras:

Inga undantag har beviljats.

Namn: .....

Titel: .....

Underskrift:.....

Plats: .....

Datum: .....

(Vid behov myndighetens sigill eller stämpel)

## Förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss — del II

*Åtgärder som säkerställer att villkoren fortgående iakttas under tiden mellan inspektionerna*

Följande åtgärder har upprättats av den redare som namngetts i sjöarbetscertifikatet, som denna förklaring har bifogats till, för att säkerställa ett fortgående iakttagande av villkoren under tiden mellan inspektionerna:

*(Ange nedan de åtgärder som säkerställer att varje punkt som nämns i del 1 uppfylls.)*

- |   |                          |
|---|--------------------------|
| 1. Minimiålder (regel 1.1)<br>.....   | <input type="checkbox"/> |
| 2. Läkarintyg (regel 1.2)<br>.....  | <input type="checkbox"/> |
| 3. Sjöpersonalens kvalifikationer (regel 1.3)<br>.....  | <input type="checkbox"/> |
| 4. Anställningsavtal för sjöpersonal (regel 2.1)<br>.....   | <input type="checkbox"/> |
| 5. Anlitande av en licensierad eller certifierad eller reglerad privat sjömansförmedling (regel 1.4)<br>..... | <input type="checkbox"/> |
| 6. Arbets- och vilotid (regel 2.3)<br>.....   | <input type="checkbox"/> |
| 7. Bemanningsnivåer (regel 2.7)<br>.....  | <input type="checkbox"/> |
| 8. Bostad (regel 3.1)<br>.....  | <input type="checkbox"/> |
| 9. Rekreationsmöjligheter ombord (regel 3.1)<br>.....   | <input type="checkbox"/> |
| 10. Mat och förplägnad (regel 3.2)<br>.....   | <input type="checkbox"/> |
| 11. Skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor (regel 4.3)<br>.....                              | <input type="checkbox"/> |
| 12. Sjukvård ombord (regel 4.1)<br>.....  | <input type="checkbox"/> |
| 13. Rutiner för klagomål ombord (regel 5.1.5)<br>.....  | <input type="checkbox"/> |
| 14. Utbetalning av löner (regel 2.2)<br>.....   | <input type="checkbox"/> |

15. Ekonomisk säkerhet för hemresa (regel 2.5)

.....

16. Ekonomisk säkerhet gällande redarens ansvar (regel 2.5)

.....

Härmed intygas att ovannämnda åtgärder har upprättats för att säkerställa att de krav som förtecknas i del I fortgående iakttas under tiden mellan inspektionerna.

Redarens<sup>1</sup> namn.....

.....

Bolagets adress:.....

.....

Namnstecknare: .....

.....

Titel: .....

Namnstecknarens underskrift:

.....

Datum :.....

(Redarens<sup>1</sup> stämpel eller sigill)

Ovannämnda åtgärder har granskats av.....  
(*namnet på behörig myndighet eller erkänd organisation*) och efter inspektion av fartyget konstaterats uppfylla de syften som anges i standard A5.1.3 punkt 10 b gällande åtgärder för att säkerställa att de krav som ställs i del I av denna förklaring från början och fortgående uppfylls.

Namn: .....

Titel: .....

Adress: .....

.....

Underskrift: .....

Plats: .....

Datum: .....

(Vid behov myndighetens sigill eller stämpel)

---

<sup>1</sup> Med *redare* avses 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 organisation eller person tar visst ansvar eller uppfyller vissa skyldigheter på uppdrag av redaren. Se artikel II.1 j i konventionen.

### Interimistiskt sjöarbetscertifikat

Grundar sig på bestämmelserna i artikel V och avdelning 5  
i konventionen om arbete till sjöss (nedan ”konventionen”)  
enligt bemyndigande av regeringen i

.....  
(fullständigt namn på den stat vars flagg fartyget har rätt att föra)

utfärdat av.....  
(fullständigt namn och adress på behörig myndighet eller erkänd organisation som är  
bemyndigad enligt bestämmelserna i konventionen)

#### *Detaljerade uppgifter om fartyget*

Fartygets namn.....

Registreringsnummer eller signalbokstäver.....

Registreringsort.....

Registreringsdatum.....

Bruttodräktighet <sup>1</sup>.....

IMO-nummer .....

Fartygstyp.....

Redarens<sup>2</sup> namn och adress.....

.....

För de syften som anges i standard 5.1.3 i konventionen intygas härmed att

a) detta fartyg så långt det är rimligt och möjligt har inspekterats med avseende på de förhållanden som anges i bilaga A5—I till konventionen med beaktande av verifikationen av kraven i b, c och d nedan,

b) redaren har visat den behöriga myndigheten eller den erkända organisationen att fartyget har tillräckliga rutiner för att iaktta konventionen,

<sup>1</sup> 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 måtbrevet (1969). Se artikel II.1 c i konventionen.

<sup>2</sup> Med *redare* avses 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 organisation eller person tar visst ansvar eller uppfyller vissa skyldigheter på uppdrag av redaren. Se artikel II.1 j i konventionen.

c) befälhavaren är förtrogen med kraven i konventionen och med ansvaret för uppfyllandet av dem, och

d) relevant information har lämnats till den behöriga myndigheten eller den erkända organisationen för upprättande av en förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss.

Detta intyg gäller till och med....., om inte något annat följer av inspektionerna i enlighet med standarderna A5.1.3 och A5.1.4 i konventionen.

Avslutningsdag för den inspektion som avses ovan i punkt a var.....

Utfärdat i ..... den .....

Underskrift av den bemyndigade tjänsteman  
som utfärdar det interimistiska certifikatet.....

(vid behov myndighetens sigill eller stämpel)

### BILAGA A5—III

Allmänna områden som är föremål för en detaljerad inspektion av en bemyndigad tjänsteman i en medlemsstats hamn som utför en hamnstatsinspektion enligt standard A5.2.1:

Minimiålder

Läkarintyg

Sjöpersonalens kvalifikationer

Anställningsavtal för sjöpersonal

Anlitande av en licensierad eller certifierad eller reglerad privat sjömansförmedling

Arbets- eller vilotid

Bemanningsnivåer

Bostad

Rekreationsmöjligheter ombord

Mat och förplägnad

Skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor

Sjukvård ombord

Rutiner för klagomål ombord

Utbetalning av löner

Ekonomisk säkerhet för hemresa

Ekonomisk säkerhet gällande redarens ansvar



## BILAGA B5-I – EXEMPEL PÅ NATIONELL FÖRKLARING

Se anvisning B5.1.3, punkt 5

Konvention om arbete till sjöss, från 2006  
Förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss – del I

*(Observera! Denna förklaring måste fogas till fartygets sjöarbetscertifikat.)*

Utfärdad på uppdrag av **sjöfartsministeriet** i .....

Fartyget under referens

Fartygets namn	IMO-nummer	Bruttodräktighet
M.S. EXAMPLE	12345	1,000

är underhållet i överensstämmelse med standard A5.1.3 i konventionen om arbete till sjöss, från 2006.

Undertecknad konstaterar på uppdrag av ovannämnda myndighet att

- a) bestämmelserna i konventionen om arbete till sjöss ingår fullständigt i nedannämnda nationella krav,
- b) dessa nationella krav ingår i nedannämnda nationella bestämmelser, förklaringar av innehållet i dessa bestämmelser tillhandahålls vid behov,
- c) detaljerad information om i huvudsak likvärdiga bestämmelser i enlighet med artikel VI.3 och VI.4 ges >under motsvarande nationella krav som förtecknas nedan << i det avsnitt som har reserverats för detta ändamål nedan> (*stryk det som inte behövs*),
- d) de undantag som den behöriga myndigheten i enlighet med avdelning 3 har beviljat, har tydligt angetts i det avsnitt som nedan har reserverats för detta ändamål och
- e) eventuella specifika krav gällande fartygstyper enligt nationell lagstiftning nämns också under kraven i fråga.

#### 1. 1. Minimiålder (regel 1.1)

*Rederilag, nr 123, 1905, sådan den lyder ändrad i (nedan "lagen"), X kap., rederiförordning (nedan "förordningen"), 2006, bestämmelserna 1111–1222.*

*Minimiåldrarna är desamma som i konventionen.*

*Med "natt" avses tiden kl. 21–06, om inte sjöfartsministeriet (nedan "ministeriet") godkänner någon annan period.*

*Exempel på farligt arbete som har begränsats till 18-åringar eller äldre anges i bifogade lista A. På lastfartyg får ingen under 18 år arbeta i de områden som på fartygets planritning har märkts ut som "farligt område".*

#### 2. Läkarintyg (regel 1.2)

*Lagen, XI kap, förordningen, bestämmelserna 1223–1233.*

*Läkarintygen ska i tillämpliga delar motsvara kraven i STCW-konventionen, i andra fall tillämpas kraven i STCW-konventionen med nödvändig anpassning.*

*Synintyg får utfärdas av kvalificerade optiker som anges i ministeriets lista.*

*Vid läkarundersökningar följs de ILO/WHO-anvisningar som det hänvisas till i anvisning B1.2.1.*

.....

.....

## **Förklaring om iakttagande av arbetsvillkor till sjöss - del II**

*Åtgärder som säkerställer att villkoren fortgående iakttas under tiden mellan inspektionerna*

Följande åtgärder har upprättats av den redare som namnges i det sjöarbetscertifikat, till vilket denna förklaring har bifogats, för att säkerställa att villkoren iakttas under tiden mellan inspektionerna.

*(Ange nedan de åtgärder som säkerställer att varje punkt som nämns i del I uppfylls.)*

### 1. Minimiålder (regel 1.1) □

*Födelsestiden för varje person som hör till sjöpersonalen antecknas invid hans eller hennes namn på besättningslistan. Listan kontrolleras vid början av varje resa av befälhavaren eller av en befälsperson som agerar på uppdrag av befälhavaren ("behörig befälsperson"), som antecknar dagen för en sådan verifikation.*

*Varje person under 18 år som hör till sjöpersonalen får vid anställningens början ett meddelande, där personen förbjuds att utföra nattarbete eller arbete som speciellt har angetts som farligt (se del I, avsnitt 1 ovan) och varje annat farligt arbete och där det krävs att han eller hon konsulterar den behöriga befälspersonen i osäkra fall. Den behöriga befälspersonen har en kopia av meddelandet, försett med personens underskrift under "mottaget och läst", och underskriftens datum.*

### 2. Läkarintyg (regel 1.2) □

*Den behöriga befälspersonen förvarar läkarintygen under strikt konfidentialitet tillsammans med en lista, som har sammanställts under den behöriga befälspersonens ansvar och där det för varje person ombord som hör till sjöpersonalen konstateras personens uppgifter, datum för aktuellt läkarintyg (aktuella läkarintyg) och det hälsotillstånd som framgår av intyget.*

*Om det råder tvivel om huruvida personen av hälsoskäl lämpar sig för en viss uppgift eller vissa uppgifter, konsulterar den behöriga befälspersonen personens läkare eller någon annan kvalificerad praktiserande läkare och antecknar ett sammandrag av läkarens slutsatser, liksom också läkarens namn och telefonnummer samt dagen för konsultationen.*

.....  
 .....