

SV

SV

SV



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 2.7.2008
KOM(2008) 422 slutlig

Förslag till

RÅDETS DIREKTIV

om genomförande av det avtal som ingåtts av European Community Shipowners' Associations (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) om 2006 års konvention om arbete till sjöss och om ändring av direktiv 1999/63/EG

(framlagt av kommissionen)

MOTIVERING

1) BAKGRUND

- **Syfte och mål**

Syftet med det här förslaget är att genomföra avtalet om 2006 års konvention om arbete till sjöss, som ingicks den 19 maj 2008 mellan arbetsgivar- och arbetstagarorganisationerna inom sjöfartssektorn (European Community Shipowners' Associations, nedan kallad *ECSA*, och European Transport Workers' Federation, nedan kallad *ETF*).

Kommissionen anser att om bestämmelserna i 2006 års konvention om arbete till sjöss införlivas i gemenskapsrätten kommer arbete i sjöfarten att bli attraktivare för europeisk sjöpersonal, vilket bidrar till att skapa fler och bättre arbetstillfällen och rättvisare spelregler internationellt, och det tjänar alla berörda parter på.

- **Allmän bakgrund**

Sjöfarten är en internationell bransch. Därför är det av största vikt att fastställa och genomdriva internationella minimikrav på anställningsvillkor och arbetsmiljö för sjöpersonal som är anställd på eller arbetar på fartyg till sjöss.

Internationella arbetsorganisationen (ILO) antog den 23 februari 2006 en konvention om arbete till sjöss i syfte att införa ett samlat och enhetligt instrument med alla aktuella krav på internationellt arbete till sjöss. Således samlas i konventionen alla konventioner och rekommendationer om arbete till sjöss som ILO antagit sedan 1919 i en enda konsoliderad text, som ska tjäna som utgångspunkt för den första internationella lagstiftningen om arbete till sjöss.

Kommissionen deltog aktivt i arbetet med konventionen om arbete till sjöss ända från början.

Rådet antog den 7 juli 2007 ett beslut om bemyndigande för medlemsstaterna att i Europeiska gemenskapens intresse ratificera Internationella arbetsorganisationens konvention från 2006 om arbete till sjöss¹, helst före den 31 december 2010.

På det socialpolitiska området ger EG-fördraget arbetsmarknadens parter en unik och betydelsefull uppgift på EU-nivå. Enligt artikel 138 i fördraget ska kommissionen innan den lägger fram socialpolitiska förslag samråda med arbetsmarknadens parter om den möjliga inriktningen av en gemenskapsåtgärd och därefter om dess innehåll. Således rådfrågade kommissionen arbetsgivarna och arbetstagarerna om det var lämpligt att anpassa, konsolidera eller komplettera gemenskapsrätten mot bakgrund av 2006 års konvention om arbete till sjöss².

Arbetsmarknadens parter beslöt att inleda förhandlingar enligt artikel 139.1 i fördraget den 19 maj 2008 (i samband med den första europeiska sjöfartsdagen) och

¹ EUT L 161, 22.6.2007.

² KOM(2006) 287 slutlig.

undertecknade ett avtal om 2006 års konvention om arbete till sjöss.

Arbetsmarknadens parter bad kommissionen att lägga fram ett förslag till rådskdirektiv för att ge EU-rättslig verkan åt deras avtal och bilaga A till det, i enlighet med artikel 139 i EG-fördraget. Det här förslaget utgör svaret på deras begäran.

- **Befintliga bestämmelser**

Genom förslaget ändras rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 om det avtal om arbetstidens organisation för sjöpersonal som ingåtts av European Community Shipowners' Association (ESCA) och Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST)³. Dessutom införs kompletterande reglering av sjöfartssektorn på de område som omfattas av rådets direktiv 94/33/EG av den 22 juni 1994 om skydd av minderåriga i arbetslivet.

Flertalet av gemenskapens rättsakter på området arbetstagares hälsa och säkerhet, som antagits i enlighet med artikel 137 i EG-fördraget, är fullständigt tillämpliga på det område som förslaget omfattar, särskilt rådets direktiv 89/391/EEG av den 12 juni 1989 om åtgärder för att främja förbättringar av arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet samt dess särdirektiv enligt artikel 16.1 i det direktivet. Samma sak gäller rådets direktiv 92/29/EEG av den 31 mars 1992 om minimikrav avseende säkerhet och hälsa för förbättrad medicinsk behandling ombord på fartyg och rådets direktiv 83/477/EEG av den 19 september 1983 om skydd för arbetstagare mot risker vid exponering för asbest i arbetet, i dess ändrade lydelse enligt direktiven 91/382/EEG och 2003/18/EG.

Särskilt omfattas förslagets bestämmelser om medicinsk behandling av sjöpersonal samt hälsa, säkerhet och olycksförebyggande åtgärder av direktiven 92/29/EEG respektive 89/391/EEG.

- **Förenlighet med annan EU-politik**

Förslaget ingår i den förnyade Lissabonstrategin för tillväxt och sysselsättning, bl.a. genom att det ska bidra till fler och bättre arbetstillfällen i ett dynamiskt, konkurrenskraftigt EU.

I den integrerade havspolitikerna för EU⁴ stöder kommissionen också helt ”dialogen mellan arbetsmarknadens parter om att införa ILO:s konvention om normer för arbete till sjöss i gemenskapslagstiftningen”.

Vidare betonade kommissionen i KOM(2007) 591 slutlig att den kommer att ”fortsätta att arbeta för att stärka det internationella regelverket, särskilt genom att främja ratificering och efterlevnad av internationella standarder och genom att i internationella avtal med tredjeland inkludera sociala klausuler och klausuler om likabehandling”⁵.

³ EGT L 167, 2.7.1999.

⁴ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt regionkommittén: En integrerad havspolitik för Europeiska unionen, KOM(2007) 575 slutlig.

2) SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNING

- **Samråd med berörda parter**

Enligt artikel 139.1 i fördraget kan arbetsmarknadsparterna på gemenskapsnivå om de vill inleda förhandlingar som kan leda till avtal. I så fall behöver inget föregående samråd äga rum enligt fördraget.

- **Extern experthjälp**

Ingen extern experthjälp behövdes.

- **Konsekvensbedömning**

Ej tillämpligt.

3) FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA UTFORMNING

- **Sammanfattning**

Detta förslag är avsett att genomföra avtalet om 2006 års konvention om arbete till sjöss som sjöfartens arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer ECSA och ETF ingick den 19 maj 2008.

Dessutom ändras genom förslaget rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999, men ändringarna rör enbart frågor som regleras i konventionen.

- **Rättslig grund**

Enligt artikel 139.2 i fördraget ska ”avtal som ingås på gemenskapsnivå ... genomföras ... i frågor som omfattas av artikel 137, på gemensam begäran av de undertecknande parterna genom ett beslut av rådet på förslag av kommissionen”. I avtalet mellan ECSA och ETF om 2006 års konvention om arbete till sjöss regleras arbetsvillkor och arbetstagares hälsa och säkerhet, frågor som omfattas av artikel 137.1 i fördraget. Detta är ett område där rådet får fatta beslut med kvalificerad majoritet, varför artikel 139.2 är den korrekta rättsliga grunden för kommissionens förslag.

I sitt meddelande ”Anpassa och främja den sociala dialogen på gemenskapsnivå”⁶ betonade kommissionen följande: ”Innan ett förslag till beslut om genomförande av ett avtal läggs fram för rådet genomför kommissionen en utvärdering. I denna utvärdering beaktas de avtalsslutande parternas representativitet och deras mandat. Dessutom

⁵ Meddelande från kommissionen till rådet, Europaparlamentet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén: En ny översyn av social- och arbetsmarknadslagstiftningen för fler och bättre arbetstillfällen inom sjöfartssektorn i EU (första fasen i samrådet med arbetsmarknadens parter på gemenskapsnivå i enlighet med artikel 138.2 i EG-fördraget).

⁶ Meddelande från kommissionen: Anpassa och främja den sociala dialogen på gemenskapsnivå, KOM(98) 322 slutlig, 20 maj 1998. Se även kommissionens meddelande till rådet och Europaparlamentet om tillämpningen av det socialpolitiska protokollet, KOM(93) 600 slutlig, 14 december 1993.

undersöks om samtliga klausuler i kollektivavtalet är förenliga med gemenskapsrätten, inklusive bestämmelserna om små och medelstora företag”.

Denna utvärdering återfinns nedan.

1. De avtalsslutande parternas representativitet och mandat

För att det ska vara legitimt att arbetsmarknadsparterna rådfrågas och ges rätt att förhandla fram avtal som kan genomföras av rådet i form av beslut eller direktiv, måste de vara representativa. Enligt kommissionens undersökning från 2006 om representativiteten för arbetsmarknadens parter inom havs- och kustsjöfarten uppfyller ETF och ECSA kriterierna i kommissionens meddelande KOM(1998) 322 slutlig av den 20 maj 1998, och kan därför betraktas som arbetsmarknadens parter på europeisk nivå inom denna bransch.

a) ETF

Undersökningen visar att det finns minst en ansluten organisation i varje undersökt land. I många länder finns det flera anslutna organisationer. Sammantaget har ETF 54 direkt anslutna medlemmar i de undersökta länderna. Av granskade fackliga organisationer är 70,7 % direkt eller indirekt (via överordnade organisationer) anslutna till ETF.

Där det finns tillräckligt med uppgifter om de nationella fackorganisationernas organisationsgrad för att dra slutsatser om deras styrka, kan det konstateras att ETF organiserar branschens viktigaste arbetstagarföreträdare. Undantagsfall där stora fackorganisationer inte är medlemmar är Cypern och Sverige. Även i dessa fall är dock andra stora fackorganisationer anslutna. Alla utom två sektoriella medlemmar av ETF för vilka uppgifter finns tillgängliga (nämligen det litauiska LJS och portugisiska OFICIAISMAR-FSM) deltar i kollektiva förhandlingar.

Andra europeiska organisationer än ETF representerar bara ett litet antal fackföreningar och länder i branschen.

Här ingår UNI Europa med 6 anslutna i 3 länder; Nordiska Transportarbetare-federationen (NTF) med 5 anslutna i 3 länder; European Federation of Public Service Unions (EPSU) med 4 anslutna i 3 länder; European Federation of Trade Unions in the Food, Agriculture and Tourism Sectors and Allied Branches (EFFAT) och European Mine, Chemical and Energy Workers' Federation (EMCEF) med 3 anslutna i 3 länder vardera; European Metalworkers' Federation (EMF) med 3 anslutna i 2 länder; Nordisk Fartygsbefälskongress (NFBK) med 2 anslutna i 2 länder; European Federation of Building and Woodworkers (EFBWW) och European Federation of Retired and Older People (FERPA) med 2 anslutna och 1 land vardera; samt European Trade Union Committee for Textiles, Clothing and Leather (ETUF-TCL), EURO-WEA, NordIng, EMPA och Fédération des Cadres de l'Energie et de la Recherche med 1 ansluten vardera.

Denna genomgång visar att ETF är branschens viktigaste arbetstagarföreträdare, i synnerhet eftersom så många av de ovan nämnda anslutningarna till andra europeiska organisationer beror på de anslutna organisationernas överlappande intresseområden snarare än en verklig anknytning till havs- och kustsjöfarten.

b) ECSA

Av de 24 undersökta länderna täcker ECSA 21 länder genom anslutna medlemmar från de länderna. Tjeckien, Lettland och Rumänien ingår inte. Denna brist på anslutna organisationer i tre medlemsstater kan föranleda tvivel på att organisationen är tillräckligt representativ enligt kommissionens ovannämnda kriterier. Anslutna och icke-anslutna organisationer verkar parallellt i Cypern, Danmark, Finland, Grekland, Irland, Italien och Sverige.

Bristen på jämförbara uppgifter om medlemskap gör det svårt att fastställa hur betydelsefulla de anslutna och icke-anslutna organisationerna är i förhållande till varandra i de här länderna. Om man tar en organisations roll i kollektivförhandlingar som mått på dess betydelse är det uppenbart att de mest betydelsefulla organisationerna i Cypern, Danmark, Finland och Italien är anslutna. I Grekland, Irland och Sverige står några betydande kollektivförhandlande arbetsgivarorganisationer (bl.a. EEA, Union of Domestic Ferries, IBEC och Sjöfartens Arbetsgivarförbund, SARF) utanför.

Det finns också några länder (Estland, Irland, Litauen, Malta, Polen, Portugal, Sverige, Slovenien och Förenade kungariket) där ECSA-anslutna organisationer inte bedriver kollektiva förhandlingar. Med undantag för Irland och Sverige finns det heller inga andra sammanslutningar som bedriver förhandlingar i dessa länder, eftersom branschvisa kollektiva förhandlingar inte förekommer (med undantag för Sverige), utan det istället är företagen själva som förhandlar om kollektivavtal. Förhandlingar om kollektivavtal bedrivs i Irland (för enskilda företag) och Sverige (i form av förhandlingar där flera arbetsgivare deltar) av en icke-ansluten arbetsgivarorganisation.

Jämfört med ETF är det fler av ECSA:s medlemsorganisationer som inte bedriver förhandlingar. Dessa organisationers främsta uppgift är alltså inte fackliga förhandlingar. Några ECSA-medlemmar spelar kanske bara en roll i fackliga förhandlingar genom samrådsförfaranden och medverkan i trepartsorgan. Ibland betraktar de sig som branschorganisationer snarare än arbetsgivarorganisationer. Som jämförelse kan nämnas att ECSA:s medlemmar deltar i kollektiva förhandlingar i tio länder (Belgien, Danmark, Tyskland, Spanien, Frankrike, Italien, Cypern, Nederländerna, Österrike och Finland).

En genomgång av arbetsgivarorganisationernas medlemskap visar att det inte finns några andra organisatoriska kopplingar mellan branschvisa arbetsgivarorganisationer och sammanslutningar på EU-nivå än till ECSA. Anslutningar är kända endast för internationella sammanslutningar såsom International Chamber of Shipping (ICS), International Shipping Federation (ISF), Baltic and International Maritime Council (BIMCO), INTERTANKO och INTERCARGO.

Detta bekräftar ECSA:s betydelse som representativ europeisk arbetsgivarföreträdare i branschen.

c) Förhandlingsmandat

Både ETF och ECSA har mandat att förhandla inom den europeiska sociala dialogen. ETF har dock inget permanent mandat för detta, utan får istället ett provisoriskt mandat att förhandla på sina medlemmars vägnar i varje enskilt fall.

2. Avtalets lagenlighet.

Kommissionen har granskat samtliga klausuler i avtalet och har inte funnit någon strida mot gemenskapsrätten. Medlemsstaternas skyldigheter uppstår inte direkt genom avtalet mellan arbetsmarknadens parter utan från arrangemangen för att genomföra avtalet i kraft av direktivet.

Avtalets innehåll håller sig inom ramarna för artikel 137 i fördraget.

Där delar av avtalet förutsätter att gällande EU-lagstiftning ändras ingår ändringarna i förslaget.

För de fall där delar av avtalet berör frågor som redan omfattas av befintlig EU-lagstiftning anges i avtalets slutbestämmelser att det inte ska påverka lagar, bruk eller avtal som föreskriver förmånligare villkor för sjöpersonal. Dessutom ingår det nödvändiga skyddet av gemenskapsrätten, särskilt en klausul om förmånligare behandling, i förslaget.

Kommissionen anser därför att alla förutsättningar föreligger för att ett förslag om genomförande av detta avtal i form av ett rådsbeslut ska kunna läggas fram.

3. Små och medelstora företag.

Enligt artikel 137.2 i fördraget ska man i socialpolitisk lagstiftning undvika att införa administrativa, ekonomiska och rättsliga begränsningar som motverkar grundande och utveckling av små och medelstora företag. I detta sammanhang bör framhållas att ingen åtskillnad görs i avtalet mellan anställda vid små eller medelstora företag och andra ansgällda, och inte heller införs administrativa, ekonomiska eller rättsliga begränsningar utöver vad som redan föreskrivs i gemenskapsrätten. Således anser kommissionen att avtalet överensstämmer med bestämmelserna om små och medelstora företag.

I artikel 139.2 sägs inget om samråd med Europaparlamentet om arbetsmarknadsparternas begäran till kommissionen. Kommissionen har dock överlämnat sitt förslag för kännedom till parlamentet. Förslaget har också lämnats för kännedom till Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén.

• Subsidiaritetsprincipen

Subsidiaritetsprincipen är tillämplig eftersom förslaget inte omfattas av gemenskapens exklusiva behörighet.

Förslagets mål kan inte i tillräckligt stor utsträckning uppnås av medlemsstaterna av följande skäl.

Gemenskapsåtgärder kan motiveras bl.a. av att arbetsmarknadsparterna i enlighet med artikel 139.1 anser att gemenskapsåtgärder på området behövs, har ingått ett avtal på gemenskapsnivå och har begärt att detta avtal ska genomföras genom ett rådsbeslut efter förslag av kommissionen i enlighet med artikel 139.2 i fördraget, men också av behovet att ge sjöfartssektorn standarder som är avpassade till dess globala verksamhetsfält.

Vidare kompletterar det föreslagna direktivet medlemsstaternas lagstiftning genom att minimikrav för sjöpersonals arbetsvillkor fastställs. Denna ram skapar klarhet och tydlighet för branschens företag, gynnar rättvis konkurrens på den inre marknaden och bidrar till att motverka företeelser som social dumpning.

Förslaget mål kan bättre uppnås genom gemenskapsåtgärder av följande skäl.

Förslaget innehåller ändringar av befintlig EU-lagstiftning för att anpassa den till 2006 års konvention om arbete till sjöss. Det målet kan inte uppnås med nationell lagstiftning.

Samtidigt bidrar förslaget till ett samtidigt ikraftträdande och enhetligt införlivande i alla medlemsstater av standarderna i 2006 års konvention om arbete till sjöss, som det hänvisas till i förslaget.

Slutligen innebär förslaget att avtalet förenas med särskilda EU-rättsliga genomförandeåtgärder.

Förslaget överensstämmer således med subsidiaritetsprincipen.

- **Proportionalitetsprincipen**

Ett rådsdirektiv uppfyller proportionalitetskravet eftersom det är begränsat till fastställande av de mål som ska uppnås.

Följaktligen ger förslaget utrymme för flexibilitet när det gäller exakt hur det ska genomföras. Vidare rör förslaget enbart införlivande i EU-rätten av de uppdaterade standarderna i 2006 års konvention om arbete till sjöss.

- **Val av regleringsform**

Föreslagen regleringsform: direktiv.

Andra former skulle inte vara lämpliga av följande skäl.

Förslaget innebär en ändring av gällande EU-lagstiftning, vilket kräver en rättsakt.

Vidare används termen ”beslut” i artikel 139.2 i fördraget i allmän bemärkelse, så att lämplig regleringsform kan väljas i enlighet med artikel 249 i fördraget. Det är kommissionens ansvar att föreslå rådet vilken av de tre bindande regleringsformerna i den artikeln (förordning, direktiv eller beslut) som vore lämpligast. I detta fall är det med tanke på arbetsmarknadsparternas avtal uppenbart att avtalet bäst genomförs indirekt genom bestämmelser som medlemsstaterna eller arbetsmarknadsparterna införlivar i nationell rätt. Den lämpligaste regleringsformen är därför ett rådsdirektiv. Kommissionen anser dessutom att avtalet med tanke på de åtaganden som gjorts inte bör införlivas i förslaget utan fogas till det som bilaga.

4) BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget påverkar inte gemenskapens budget.

5) KOMPLETTERANDE INFORMATION

- **Jämförelsetabell**

Medlemsstaterna ska till kommissionen lämna texten till nationella bestämmelser om genomförande av direktivet, samt en jämförelsetabell över dessa bestämmelser och det här direktivet.

- **Europeiska ekonomiska samarbetsområdet**

Förslaget rör en fråga med anknytning till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och bör därför omfatta detta.

- **Närmare om förslagets utformning**

Förslaget har följande struktur:

Artikel 1

I denna artikel görs avtalet mellan parterna bindande, vilket är syftet med rådsbeslut enligt artikel 139.2 i EG-fördraget.

Artikel 2

Här ändras rådets direktiv 1999/63/EG enligt arbetsmarknadsparternas avtal.

Artikel 3

Enligt artikel 3 innehåller direktivet minimikrav, så att medlemsstaterna får anta åtgärder som är förmånligare för arbetstagare inom den aktuella branschen. Syftet är att tydligt befästa det skydd för arbetstagare som redan uppnåtts och se till att bara den förmånligaste skyddsnivån tillämpas. Samtidigt är syftet med artikel 3.4 att se till att den allmänna principen om arbetsgivaransvar, som anges i artikel 5 i ramdirektivet 89/391/EEG, inte påverkas av standard A4.2.5 b i avtalet, enligt vilken redarens ansvar kan begränsas i vissa omständigheter.

Artiklarna 4–7

Artiklarna 4–7 innehåller standardbestämmelser om införlivande i medlemsstaternas nationella rätt, med bl.a. skyldighet att införa verkningfulla, proportionerliga och avskräckande påföljder. I artikel 6 anges dag för direktivets ikraftträdande. Avtalet mellan parterna träder inte i kraft innan 2006 års konvention om arbete till sjöss träder i kraft. Enligt parternas önskemål bör direktivet träda i kraft samtidigt med konventionen, vilket markeras i förslagstexten.

Förslag till

RÅDETS DIREKTIV

om genomförande av det avtal som ingåtts av European Community Shipowners' Associations (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) om 2006 års konvention om arbete till sjöss och om ändring av direktiv 1999/63/EG

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 139.2,

med beaktande av kommissionens förslag, och

av följande skäl:

- (1) Arbetsgivarna och arbetstagarna (nedan kallade *arbetsmarknadsparterna*) får i enlighet med artikel 139.2 i fördraget gemensamt begära att avtal på gemenskapsnivå genomförs genom ett rådsbeslut efter förslag från kommissionen.
- (2) Den 23 februari 2006 antog Internationella arbetsorganisationen 2006 års konvention om arbete till sjöss i syfte att införa ett enda, enhetligt instrument som i möjligaste mån samlar alla aktuella standarder i befintliga internationella konventioner och rekommendationer om arbete till sjöss, samt de grundläggande principerna i andra internationella arbetsrättsliga konventioner.
- (3) Kommissionen har rådfrågat arbetsgivare och arbetstagare i enlighet med artikel 138.2 i fördraget om lämpligheten i att anpassa, konsolidera eller komplettera befintlig gemenskapsrätt mot bakgrund av 2006 års konvention om arbete till sjöss⁷.
- (4) European Community Shipowners' Associations (nedan kallat *ECSA*) och European Transport Workers' Federation (nedan kallat *ETF*) meddelade den 29 september 2006 kommissionen att de önskade inleda förhandlingar i enlighet med artikel 138.4 i fördraget.
- (5) Den 19 maj 2008 ingick de organisationerna ett avtal om 2006 års konvention om arbete till sjöss i syfte att införa lika spelregler på det internationella planet i hela sjöfartssektorn. Detta avtal och dess bilaga lämnades med en gemensam begäran till kommissionen att de skulle genomföras genom ett rådsbeslut efter förslag från kommissionen i enlighet med artikel 139.2 i fördraget.

⁷ KOM(2006) 287 slutlig.

- (6) Avtalet är tillämpligt på sjöpersonal ombord på fartyg som är registrerade i en medlemsstat eller som för en medlemsstats flagg.
- (7) Genom avtalet ändras det europeiska avtalet om arbetstidens organisation för sjömän som ingicks i Bryssel den 30 september 1998 av European Community Shipowners' Associations (nedan kallat *ECSA*) och Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (nedan kallat *FST*).
- (8) Således bör rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 om det avtal om arbetstidens organisation för sjömän som ingåtts av European Community Shipowners' Association (*ESCA*) och Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (*FST*)⁸ och bilagan till det ändras i enlighet med detta.
- (9) I överensstämmelse med artikel 249 i fördraget är det lämpliga instrumentet för genomförande av avtalet ett direktiv.
- (10) Avtalet kommer att träda i kraft samtidigt med 2006 års konvention om arbete till sjöss, och arbetsmarknadsparterna önskar att de nationella åtgärderna om genomförande av det här direktivet inte träder i kraft innan 2006 års konvention om arbete till sjöss träder i kraft.
- (11) Beträffande alla termer som används i avtalet och som inte definieras särskilt i det, står det enligt detta direktiv medlemsstaterna fritt att definiera dem i enlighet med nationell lag och praxis, i likhet med andra socialpolitiska direktiv där liknande termer används, förutsatt att dessa definitioner överensstämmer med avtalet i sak.
- (12) Eftersom målen för den föreslagna åtgärden inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, och de därför på grund av åtgärdens omfattning eller verkningar bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går direktivet inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (13) Kommissionen har utformat sitt förslag till direktiv i enlighet med sitt meddelande av den 20 maj 1998 ”Anpassa och främja den sociala dialogen på gemenskapsnivå”, med beaktande av de avtalsslutande parternas representativitet och varje avtalsklausuls lagenlighet.
- (14) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning kommer medlemsstaterna att uppmanas att, i sitt eget och gemenskapens intresse, sammanställa och offentliggöra egna tabeller som i möjligaste mån illustrerar sambandet mellan det här direktivet och genomförandeåtgärderna.
- (15) Medlemsstaterna får ge arbetsgivarna och arbetstagarna, om dessa gemensamt begär det, i uppdrag att genomföra detta direktiv, förutsatt att medlemsstaterna vidtar alla nödvändiga åtgärder för att se till att de vid varje tidpunkt kan garantera de resultat som föreskrivs i detta direktiv.

⁸ EGT L 167, 2.7.1999, s. 33.

- (16) Bestämmelserna i detta direktiv är tillämpliga utan att det påverkar tillämpningen av befintliga gemenskapsåtgärder som är mer specifika eller som innebär ett starkare skydd för sjöpersonal, särskilt åtgärder i gemenskapslagstiftningen.
- (17) Efterlevnad av den allmänna principen om arbetsgivaransvar enligt artikel 5 i ramdirektivet 89/391/EEG⁹, särskilt i punkterna 1 och 3 i den artikel, bör säkerställas.
- (18) Detta direktiv kan inte användas för att motivera en minskning av den allmänna skyddsnivån för arbetstagare på de områden som omfattas av det bifogade avtalet.
- (19) I detta direktiv och i avtalet anges minimikrav, men medlemsstaterna eller arbetsmarknadsparterna bör kunna behålla eller införa förmånligare bestämmelser.
- (20) Kommissionen underrättade, i enlighet med sitt meddelande av den 14 december 1993 om tillämpningen av det socialpolitiska protokollet, Europaparlamentet och Europeiska ekonomiska och sociala kommittén genom att till dem överlämna texten till förslaget till ett direktiv om genomförande av avtalet.
- (21) Detta direktiv står i överensstämmelse med de grundläggande rättigheter och principer som erkänns i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, särskilt artikel 31 där det stadgas att varje arbetstagare har rätt till hälsosamma, säkra och värdiga arbetsförhållanden, till en begränsning av den maximala arbetstiden samt till dygns- och veckovila och årlig betald semester.
- (22) Genomförandet av avtalet bidrar till att uppnå målen i artikel 136 i fördraget.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syftet med detta direktiv är att genomföra avtalet om konventionen om arbete till sjöss som ingicks den 19 maj 2008 mellan de organisationer som företräder arbetsmarknadsparterna inom sjöfartssektorn (ECSA och ETF) såsom det återges i bilagan.

Artikel 2

Bilagan till rådets direktiv 1999/63/EG ska ändras på följande sätt:

1. I klausul 1 ska följande läggas till som punkt 3:

”3. Vid tveksamhet ska frågan huruvida kategorier av personer ska betraktas som sjöpersonal enligt denna konvention avgöras av den behöriga myndigheten i varje medlemsstat efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer. I detta sammanhang bör man beakta den resolution om information om yrkesgrupper som antogs vid Internationella arbetskonferensens 94:e möte (sjöfartssession)”

2. I klausul 2 ska leden c och d ersättas med följande:

⁹ EGT L 183, 29.6.1989, s. 1.

”c) *sjöman*: varje person som är anställd, sysselsatt eller arbetar i någon funktion ombord på ett fartyg som omfattas av detta avtal,

d) *redare*: fartygets ägare eller annan organisation eller person, såsom en manager, agent eller tidsbefraktare, som har övertagit ansvaret för fartygets drift från ägaren och som vid övertagandet av detta ansvar har gått med på att ta över det ansvar och de skyldigheter som vilar på redare enligt detta avtal, oberoende av om någon annan organisation eller person tar visst ansvar eller uppfyller vissa skyldigheter på uppdrag av redaren.”

3. Klausul 6 ska ersättas med följande:

”1. Ingen sjöpersonal som inte har fyllt 18 år får arbeta nattetid. Natt ska i denna standard definieras enligt nationell lag och praxis. Den ska omfatta minst nio timmar med början senast vid midnatt och slut tidigast klockan 05.00.

2. Den behöriga myndigheten får medge att nattarbetsbegränsningen inte behöver uppfyllas strikt om

a) utbildningen av den berörda sjöpersonalen enligt uppgjorda program och scheman skulle försämrats, eller

b) tjänstens specifika art eller ett erkänt utbildningsprogram kräver att den sjöpersonal 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.

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

4. Klausul 13 ska ersättas med följande:

”1. Sjöpersonal ska inte arbeta på ett fartyg om de inte har intyg på att de är medicinskt lämpliga att utföra sina uppgifter.

2. Undantag kan medges endast i de fall som anges i detta avtal.

3. Den behöriga myndigheten ska kräva att sjöpersonalen, innan arbete på ett fartyg påbörjas, innehar ett giltigt läkarintyg som intygar att de är medicinskt lämpliga att utföra sina uppgifter till sjöss.

4. För att säkerställa att läkarintyg ger en korrekt bild av sjöpersonalens hälsotillstånd ska den behöriga myndigheten, mot bakgrund av de uppgifter personalen ska utföra, efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer och med vederbörlig hänsyn till gällande internationella anvisningar, föreskriva hur läkarundersökning och läkarintyg ska utformas.

5. Detta avtal ska inte påverka tillämpningen av den internationella konventionen om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning, 1978, med ändringar

(STCW-konventionen). Den behöriga myndigheten ska godta ett läkarintyg som utfärdats enligt kraven i STCW som ett intyg enligt punkterna 1 och 2 i denna klausul. När det gäller sjöpersonal som inte omfattas av STCW ska ett läkarintyg som i huvudsak uppfyller dessa krav likaså godkännas.

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

7. Sjöpersonal som har vägrats intyg eller har nedsatt arbetsförmåga, särskilt när det gäller arbetstid, arbetsfält eller geografiskt område, ska kunna få ytterligare en undersökning gjord hos en annan oberoende legitimerad läkare eller en oberoende medicinsk skiljedomare.

8. Varje läkarintyg ska särskilt ange att den berörda personen

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

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

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

a) ska ett läkarintyg gälla högst två år, förutom för sjöpersonal som inte fyllt 18 år, då den längsta giltighetstiden ska vara ett år,

b) ska ett intyg om färgseende gälla högst sex år.

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

a) att medgivandet ska gälla högst tre månader, och

b) att personen i fråga har ett utgången men nyligen utfärdat läkarintyg.

11. Om giltighetstiden för ett intyg går ut under en sjöresa, ska det fortsätta att gälla till nästa angöringshamn där personen i fråga kan få ett läkarintyg från en kompetent legitimerad läkare, på villkor att fristen inte överskrider tre månader.

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

13. Arten av den hälsokontroll som de ska genomgå och de undersökningar som ska ingå i läkarintyget ska fastställas i samråd med berörda redare- och arbetstagarorganisationer.

14. Alla sjömän ska regelbundet genomgå hälsoundersökning. Vaktgående personal som uppvisar läkarintyg på att de har hälsoproblem som beror på nattarbete ska om möjligt omplaceras till lämpligt dagarbete.

15. Den hälsoundersökning som avses i punkterna 13 och 14 ska vara kostnadsfri och lagstadgad tystnadsplikt skall iakttas. Sådana hälsoundersökningar kan göras inom det nationella hälso- och sjukvårdssystemet.”

5. Klausul 16 ska ersättas med följande:

”All sjöpersonal ska ha rätt till betald semester. Den betalda semestern ska beräknas på grundval av minst 2,5 kalenderdagar per anställningsmånad och en proportionell del därav för ofullständiga månader.

Minimiperioden för betald semester får inte ersättas av en ekonomisk gottgörelse, förutom när anställningsförhållandet upphör.”

Artikel 3

1. Medlemsstaterna får behålla eller införa bestämmelser som är förmånligare än de som föreskrivs i detta direktiv.

2. Genomförandet av detta direktiv får inte i något fall användas för att motivera en sänkning av den allmänna skyddsnivån för arbetstagarna inom det område som omfattas av detta direktiv. Det ska inte påverka medlemsstaternas, arbetsgivarnas eller arbetstagarnas rätt att, om förhållandena ändras, anta andra lagar och författningar och ingå andra avtal än de som gäller när detta direktiv antas, under förutsättning att minimikraven i detta direktiv uppfylls.

3. Genomförandet eller tolkningen av detta direktiv ska inte påverka tillämpningen av andra bestämmelser, seder eller bruk i gemenskapsrätten eller nationell rätt som påbjuder förmånligare villkor för den berörda sjöpersonalen.

4. Bestämmelserna i standard A4.2.5 b ska inte påverka principen om arbetsgivarens ansvar enligt artikel 5 i direktiv 89/391/EEG.

Artikel 4

Medlemsstaterna ska fastställa vilka påföljder som ska tillämpas när nationella bestämmelser som antagits i enlighet med detta direktiv överträds. Påföljderna ska vara verkningfulla, proportionerliga och avskräckande. Medlemsstaterna ska anmäla dessa bestämmelser till kommissionen senast det datum som anges i artikel 5.1 och alla senare ändringar av dem i god tid.

Artikel 5

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv, eller ska se till att arbetsgivare och arbetstagare genom avtal har infört nödvändiga åtgärder, senast tolv månader efter dagen för detta direktivs ikraftträdande.

2. När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda. De ska omedelbart till kommissionen överlämna texten till de bestämmelserna och en jämförelsetabell mellan dessa bestämmelser och detta direktiv.

3. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 6

Detta direktiv träder i kraft den [datum för ikraftträdande av 2006 års konvention om arbete till sjöss].

Artikel 7

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den [...]

På rådets vägnar
Ordförande
[...]

BILAGA: Avtal mellan ECSA och ETF om 2006 års konvention om arbete till sjöss

INLEDNING

PARTERNA SLUTER DETTA AVTAL av följande skäl:

Enligt ILO:s konvention om arbete till sjöss från 2006 (nedan kallad *konventionen*) ska varje medlemsstat själv se till att nationella lagar och andra författningar följer konventionens bestämmelser i fråga om grundläggande rättigheter som föreningsfrihet, faktiskt erkännande av rätten till kollektivförhandlingar, undanröjande av alla former av tvångsarbete eller obligatoriskt arbete, faktiskt avskaffande av barnarbete och undanröjande av diskriminering i arbetslivet.

Enligt konventionen ska all sjöpersonal ha rätt till en trygg och säker arbetsplats som uppfyller säkerhetskraven, rättvisa anställningsvillkor, rimliga arbets- och levnadsförhållanden samt hälso- och sjukvård, välfärdsåtgärder och andra former av socialt skydd.

I konventionen föreskrivs att varje medlemsstat inom sin jurisdiktion ska se till att sjöpersonalens rättigheter i anställningshänseende och socialt hänseende enligt föregående stycke i denna inledning tillgodoses helt enligt kraven i konventionen. Om inte annat anges i konventionen kan detta uppnås genom nationella lagar och andra författningar, gällande kollektivavtal, andra åtgärder eller praktisk tillämpning.

De undertecknande parterna vill särskilt rikta uppmärksamheten mot avsnittet ”Förklaring till reglerna och koden i konventionen om arbete till sjöss”, där konventionens format och struktur beskrivs.

De undertecknade parterna har beaktat fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen (nedan kallat *fördraget*), särskilt artiklarna 137, 138 och 139.

I artikel 139.2 i fördraget föreskrivs att avtal som ingås på gemenskapsnivå kan genomföras på gemensam begäran av de undertecknande parterna genom ett beslut av rådet på förslag av kommissionen.

De undertecknande parterna lämnar härmed en sådan begäran.

Det lämpliga instrumentet för att genomföra avtalet är ett direktiv, vilket i enlighet med artikel 249 i fördraget ska vara bindande för medlemsstaterna med avseende på det resultat som ska uppnås, men ska innebära att man överlåter åt de nationella myndigheterna att bestämma form och tillvägagångssätt för genomförandet. Enligt artikel VI i konventionen får ILO-medlemmarna vidta åtgärder som de anser i huvudsak motsvara standarderna i konventionen, som syftar både till att uppnå det allmänna syftet med konventionen och till att genomföra bestämmelserna i konventionen. Antagandet av ett direktiv för att genomföra avtalet och principen om ”motsvarighet i sak” i konventionen syftar således till att ge medlemsstaterna möjlighet att genomföra rättigheterna och principerna på det sätt som anges i artikel VI.3 och VI.4 i konventionen.

Härigenom avtalas följande.

DEFINITIONER OCH TILLÄMPNINGSOMRÅDE

1. Om inte annat följer av särskilda bestämmelser används i detta avtal följande beteckningar med de betydelse som här anges:

- a) *behörig myndighet*: minister, regeringsorgan eller annan myndighet som utsetts av medlemsstaten och är behörig att utfärda och genomföra bestämmelser, förordningar eller andra instruktioner med laga kraft inom det sakområde den berörda bestämmelsen avser.
- b) *bruttodräktighet*: bruttodräktighet beräknad i enlighet med reglerna för dräktighetsberäkning i bilaga 1 till 1969 års internationella skeppsmättningskonvention eller i efterföljande konventioner. 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).
- c) *sjöpersonal*: varje person som är anställd, sysselsatt eller arbetar i någon funktion ombord på ett fartyg som omfattas av detta avtal.
- d) *sjöpersonals anställningsavtal*: innefattar både ett anställningskontrakt och gällande avtalsvillkor.
- e) *fartyg*: ett fartyg som inte navigerar enbart i inlandsfarvatten, i vatten inom eller nära skyddade farvatten, eller i områden där hamnregler gäller.
- f) *redare*: fartygets ägare eller annan organisation eller person, såsom en manager, agent eller tidsbefraktare, som har övertagit ansvaret för fartygets drift från ägaren och som vid övertagandet av detta ansvar har gått med på att ta över det ansvar och de skyldigheter som vilar på redare enligt detta avtal, oberoende av om någon annan organisation eller person tar visst ansvar eller uppfyller vissa skyldigheter på uppdrag av redaren.

2. Om inte annat uttryckligen föreskrivs är detta avtal tillämpligt på all sjöpersonal.

3. Vid tveksamhet ska frågan huruvida kategorier av personer ska betraktas som sjöpersonal enligt denna konvention avgöras av den behöriga myndigheten i varje medlemsstat efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer. I detta sammanhang bör man beakta den resolution om information om yrkesgrupper som antogs vid Internationella arbetskonferensens 94:e möte (sjöfartssession).

4. Om inte annat uttryckligen föreskrivs är detta avtal tillämpligt på alla fartyg, offentlig- eller privatägda, som normalt används i kommersiell verksamhet, dock inte sådana fartyg som används för fiske eller liknande ändamål och traditionellt byggda fartyg som dhower och djonker. 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 ska frågan avgöras av den behöriga myndigheten i respektive medlemsstat efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer.

REGLERNA OCH STANDARDERNA

AVDELNING 1. MINIMIKRAV FÖR ATT SJÖPERSONAL SKA FÅ ARBETA PÅ FARTYG

Regel 1.1 — Minimiålder

1. Ingen som inte har uppnått minimiåldern ska vara anställd, sysselsatt eller arbeta på ett fartyg.
2. En högre minimiålder ska krävas i de fall som fastställs i detta avtal.

Standard A1.1 – Minimiålder

Minimiåldern fastställs i rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 (som ska ändras) om avtalet om arbetstidens organisation för sjömän (som ska ändras i enlighet med bilaga A till detta avtal).

Regel 1.2 – Läkarintyg

Läkarintyg regleras genom rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 (som ska ändras) om avtalet om arbetstidens organisation för sjömän (som ska ändras i enlighet med bilaga A till detta avtal).

Regel 1.3 – Utbildning och kvalifikationer

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

AVDELNING 2. ARBETSVILLKOR

Regel 2.1 – Anställningsavtal för sjöpersonal

1. Sjöpersonals anställningsvillkor och anställningsförhållanden ska anges eller åberopas i ett klart formulerat, rättsligt verkställbart avtal och ska uppfylla de standarder som fastställs i detta avtal.
2. Sjöpersonalen ska godkänna anställningsavtalet under förhållanden som garanterar att personalen har möjlighet att granska och söka råd om villkoren och förhållandena enligt avtalet och frivilligt godkänner dessa före undertecknandet.
3. I den mån det är förenligt med medlemsstatens nationella lag och praxis ska anställningsavtal för sjöpersonal anses innefatta eventuella gällande kollektivavtal.

Standard A2.1 – Anställningsavtal för sjöpersonal

1. Varje medlemsstat ska anta lagar och andra författningar som kräver att fartyg som för dess flagg uppfyller följande krav:

- a) Sjöpersonal som arbetar på fartyg som för dess flagg ska ha ett anställningsavtal för sjöpersonal undertecknat av såväl personalen som redaren eller en representant för denne (eller, om personalen inte är anställd, bevis på kontrakts- eller liknande arrangemang) som ger dem möjlighet att arbeta och leva under rimliga förhållanden ombord på fartyget enligt kraven i detta avtal.
- b) Sjöpersonal som undertecknar ett anställningsavtal för sjöpersonal ska ges möjlighet att granska och söka råd om avtalet innan det undertecknas, samt andra möjligheter som är nödvändiga för att garantera att de har ingått avtalet av fri vilja och med tillräcklig förståelse av sina rättigheter och skyldigheter.
- c) Den berörda redaren och sjöpersonalen ska vardera ha ett undertecknat original av anställningsavtalet.
- d) Det ska garanteras att sjöpersonal, även fartygets befälhavare, har lätt tillgång ombord till tydlig information om sina anställningsförhållanden, och att denna information, bland annat en kopia av anställningsavtalet, också finns tillgänglig för granskning av tjänstemän från en behörig myndighet, bland annat myndigheter i hamnar som besöks.
- e) Sjöpersonal ska få en handling med en redogörelse för sin anställning ombord på fartyget.

2. När ett kollektivavtal utgör hela eller en del av ett anställningsavtal för sjöpersonal, ska en kopia av detta avtal finnas tillgänglig ombord. Om språket i anställningsavtalet och ett eventuellt gällande kollektivavtal inte är engelska, ska följande också finnas tillgängligt på engelska (utom för fartyg som endast går i inrikes sjöfart):

- a) En kopia av ett avtalsformulär i standardformat.
- b) De delar av kollektivavtalet som ingår i en hamnstatsinspektion.

3. Den handling som avses i punkt 1 e i denna standard ska inte innehålla någon uppgift om kvaliteten på sjöpersonalens arbete eller om lönen. Handlingens utformning, de uppgifter som ska tas upp och hur sådana uppgifter ska föras in ska fastställas i nationell lag.

4. Varje medlemsstat ska anta lagar och andra författningar för att fastställa de uppgifter som ska ingå i alla anställningsavtal för sjöpersonal som lyder under dess nationella lag. Anställningsavtal för sjöpersonal ska alltid innehålla följande uppgifter:

- a) Den anställdes fullständiga namn, födelsedatum eller ålder och födelseort.
- b) Redarens namn och adress.
- c) Ort och datum för anställningsavtalets undertecknande.
- d) Vilken funktion anställningen gäller.

- e) Lön eller i tillämpliga fall den formel som ska användas för att beräkna denna.
- f) Semesterns längd eller i tillämpliga fall den formel som ska användas för att beräkna denna.
- g) Upphävande av avtalet och villkoren för detta, bland annat
 - i) om avtalet har slutits på obestämd tid, de förhållanden som berättigar endera parten att upphäva det, och den uppsägningstid som ska gälla, vilken inte ska vara kortare för redaren än för den anställde,
 - ii) om avtalet har slutits på viss tid, det datum då det ska löpa ut, och
 - iii) om avtalet har slutits för en resa, destinationshamnen och vid vilken tidpunkt efter ankomsten som anställningen ska vara avslutad,
- h) det skydd för hälsa och social trygghet som redaren ska tillhandahålla
- i) den anställdes rätt till hemresa,
- j) i tillämpliga fall, hänvisning till kollektivavtalet, och
- k) eventuella andra detaljer som kan krävas i nationell lag.

5. Varje medlemsstat ska anta lagar och andra författningar som stipulerar kortaste tillåtna uppsägningstid om sjöpersonal och redare vill säga upp ett anställningsavtal i förtid. Längden på dessa minimitider ska 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 ska 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.

Regel 2.3 – Arbetstid och vilotid

Sjöpersonalens arbetstid och vilotid regleras genom rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 (som ska ändras) om avtalet om arbetstidens organisation för sjömän (som ska ändras i enlighet med bilaga A till detta avtal).

Regel 2.4 – Rätt till ledighet

1. Varje medlemsstat ska kräva att sjöpersonal som är anställd på fartyg som för dess flagg ges betald semester på skäliga villkor enligt detta avtal och rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 (som ska ändras) om avtalet om arbetstidens organisation för sjömän (som ska ändras i enlighet med bilaga A till detta avtal).

2. Sjöpersonal ska beviljas landpermission för att främja deras hälsa och välbefinnande så långt detta är förenligt med de praktiska krav arbetsuppgifterna ställer.

Regel 2.5 – Hemresa

1. Sjöpersonalen har rätt till hemresa utan kostnad för dem själva.
2. Varje medlemsstat ska kräva att fartyg som för dess flagg ställer ekonomisk garanti för att säkerställa att sjöpersonalen kan resa hem.

Standard A2.5 – Hemresa

1. Varje medlemsstat ska säkerställa att sjöpersonal på fartyg som för dess flagg är berättigad till hemresa under följande förhållanden:

- a) Om anställningsavtalet går ut medan sjöpersonalen befinner sig utanför landets gränser.
- b) När anställningsavtalet bryts
 - i) av redaren, eller
 - ii) av sjöpersonalen av grundad anledning.
- c) När sjöpersonalen inte längre kan fullgöra sina uppgifter enligt anställningsavtalet eller inte kan väntas fullgöra dem under rådande förhållanden.

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

- a) de omständigheter under vilka sjöpersonalen är berättigad till hemresa enligt punkt 1 b och 1 c i denna standard,
- b) den maximala varaktigheten av tjänstgöringsperioder ombord efter vilka sjöpersonal är berättigad till hemresa, som måste vara mindre än 12 månader, och
- c) exakt vilka förmåner redare ska betala för hemresa, inberäknat förmåner som hör samman med hemresans destinationer, transportsättet, vilka utgiftsposter som ska ingå och andra arrangemang som redare ska svara för.

3. Varje medlemsstat ska förbjuda att redare kräver sjöpersonal på betalning i förskott till sin hemresa när de börjar sin anställning, liksom att redaren kompenserar sig för kostnaden för hemresan från sjöpersonalens lön eller andra förmåner, utom när personalen enligt nationella lagar, andra författningar eller gällande kollektivavtal har befunnits allvarligt ha åsidosatt sina skyldigheter enligt anställningsavtalet.

4. Nationella lagar och andra författningar ska inte påverka redarens eventuella rätt att återkräva kostnaden för hemresa enligt tredjepartsavtal.

5. Om en redare inte kan ordna eller bekosta hemresa för sjöpersonal som är berättigad till sådan gäller följande:

- a) Den behöriga myndigheten i den medlemsstat vars flagg fartyget för ska ordna hemresa för den berörda sjöpersonalen. Om den inte kan göra det, får den stat från

vilken sjöpersonalen ska 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 ska från redaren kunna återkräva kostnader som uppstår för sjöpersonalens hemresa.
- c) Kostnaderna för hemresa får under inga omständigheter belasta sjöpersonalen, utom i fall som anges i punkt 3 i denna standard.

6. Med beaktande av tillämpliga internationella instrument, däribland 1999 års internationella konvention om kvarhållande av fartyg (*International Convention on Arrest of Ships*), får en medlemsstat som har betalat kostnaden för hemresa kvarhålla eller begära kvarhållande av den berörda redarens fartyg tills återbetalning har skett enligt punkt 5 i denna standard.

7. Varje medlemsstat ska underlätta hemresa för den sjöpersonal som tjänstgör på fartyg som angör dess hamnar eller passerar genom dess territorialvatten eller inre vattenvägar och deras ersättare ombord.

8. Framförallt får en medlemsstat inte vägra någon sjöpersonal rätt till hemresa på grund av en redares ekonomiska omständigheter eller oförmåga eller bristande vilja att ersätta sjöpersonal.

9. Varje medlemsstat ska kräva att fartyg som för dess flagg medför en kopia av gällande nationella föreskrifter om hemresa på ett lämpligt språk och håller den tillgänglig för sjöpersonalen.

Regel 2.6 – Ersättning till sjöpersonal när fartyget förloras eller förliser

Sjöpersonal 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 sjöpersonal när fartyget förloras eller förliser

1. Varje medlemsstat ska införa bestämmelser som säkerställer att redaren när ett fartyg förlorats eller förlist till all sjöpersonal ombord alltid betalar en ersättning för arbetslöshet som sådan förlust eller förlisning ger upphov till.

2. De regler som avses i punkt 1 i denna standard ska inte påverka tillämpningen av eventuella andra rättigheter som sjöpersonal kan ha enligt den berörda medlemsstatens nationella lagstiftning rörande skada eller förlust till följd av att ett fartyg förloras eller förliser.

Regel 2.7 – Bemanningsnivåer

Bestämmelser om tillräcklig, säker och effektiv bemanning av fartyg fastställs i rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 (som ska ändras) om avtalet om arbetstidens organisation för sjömän (som ska ändras i enlighet med bilaga A till detta avtal).

Regel 2.8 – Utveckling av karriär, färdigheter och anställningsmöjligheter för sjöpersonal

Varje medlemsstat ska ha nationella program för att främja anställning i sjöfartssektorn och uppmuntra utveckling av karriär, färdigheter och bättre möjligheter till anställning för sjöpersonal som har hemvist på dess territorium.

Standard A2.8 – Utveckling av karriär, färdigheter och anställningsmöjligheter för sjöpersonal

1. Varje medlemsstat ska ha nationella program som främjar utveckling av karriär, färdigheter och bättre möjligheter till anställning för sjöpersonal för att förse sjöfartssektorn med en stabil och kompetent arbetskraft.
2. Det program som nämns i punkt 1 i denna standard ska syfta till att hjälpa sjöpersonalen att stärka sin kompetens och sina kvalifikationer och anställningsmöjligheter.
3. Varje medlemsstat ska efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer fastställa tydliga mål för yrkesvägledning, teoretisk och praktisk utbildning samt fortbildning av sjöpersonal vars uppgift ombord i första hand är att sörja för säker drift och säker navigering av fartyget.

AVDELNING 3. BOSTAD, REKREATIONSMÖJLIGHETER, MAT OCH FÖRPLÄGNAD

Standard A3.1 – Bostad och rekreativsmöjligheter

1. Fartyg som reguljärt anlöper hamnar som plågas av moskiter ska vara försedda med lämplig utrustning enligt den behöriga myndighetens bestämmelser.
2. Lämpliga rekreativsmöjligheter och trivselförmåner som anpassats för att uppfylla de speciella behoven för sjöpersonal som måste bo och arbeta ombord ska tillhandahållas för att användas av all sjöpersonal, med beaktande av bestämmelserna om skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor.
3. Den behöriga myndigheten ska kräva att inspektioner görs med täta intervall ombord på fartyg, av eller på uppdrag av befälhavaren, för att säkerställa att bostäderna hålls rena, rimligt beboeliga och i gott skick. Resultaten av inspektionerna ska protokollföras och hållas tillgängliga för granskning.
4. På fartyg där det är nödvändigt att utan diskriminering ta hänsyn till intressen hos sjöpersonal som har olika och särskiljande religiösa och sociala sedvänjor, får den behöriga myndigheten efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer tillåta en rimlig grad av avvikelser från denna standard, under förutsättning att sådana avvikelser inte resulterar i att bekvämligheterna totalt sett blir mindre fördelaktiga än de skulle vara om standarden följdes.

Regel 3.2 – Mat och förplägnad

1. Varje medlemsstat ska se till att fartyg som för dess flagg medför och serverar mat och dricksvatten av lämplig kvalitet, näringsvärde och kvantitet som är tillräcklig för fartygets behov och är anpassad till olika kulturella och religiösa bakgrunder.
2. Sjöpersonalen ombord ska ha fri kost under sin tjänstgöringsperiod.
3. Sjöpersonal som är anställd som fartygskockar med ansvar för matlagning ska vara utbildade och kvalificerade för sin befattning ombord på fartyg.

Standard A3.2 – Mat och förplägnad

1. Varje medlemsstat ska anta lagar och andra författningar för att fastställa miniminormer för kvantitet och kvalitet på mat och dricksvatten samt normer för måltider som tillhandahålls sjöpersonal ombord på fartyg som för dess flagg, och ska anordna utbildning för att främja medvetenhet om och genomförande av de normer som avses i denna punkt.

2. Varje medlemsstat ska se till att fartyg som för dess flagg uppfyller följande miniminormer:

- a) Förråd av livsmedel och dricksvatten med adekvat kvantitet, näringsvärde, kvalitet och variation med hänsyn till besättningens storlek, religiösa och kulturella sedvänjor samt resans art och varaktighet.
- b) Ekonomiavdelningen ska vara organiserad och utrustad så att sjöpersonalen kan få tillräckliga, varierade och näringsriktiga mål, tillagade och serverade under hygieniska förhållanden.
- c) Ekonomipersonalen ska vara väl utbildad eller instruerad för sina befattningar.

3. Redarna ska se till att personer som är anställda som fartygskockar är utbildade, kvalificerade och befunnits kompetenta för sin befattning enligt den berörda medlemsstatens lagar och andra författningar.

4. De krav som ställs i punkt 3 i denna standard ska innefatta en genomgången utbildning som är godkänd eller erkänd av den behöriga myndigheten och omfattar praktisk matlagning, livsmedelshygien och personlig hygien, förvaring av livsmedel, lagerkontroll, miljöskydd och hälsa och säkerhet vid servering av mat.

5. För fartyg som framförs med en föreskriven besättning om mindre än tio och som den behöriga myndigheten utifrån besättningsstorleken eller verksamhetsområdet inte kan ålägga att ha en fullt kvalificerad kock ombord, gäller att alla som hanterar livsmedel i köket ska vara utbildade eller instruerade på områden som innefattar livsmedelshygien och personlig hygien och handhavande och förvaring av livsmedel ombord på fartyg.

6. I yttersta nödfall kan den behöriga myndigheten medge dispens från gällande krav och tillåta en inte helt kvalificerad kock att tjänstgöra på ett visst fartyg under en begränsad tid, till nästa lämpliga angöringshamn eller under högst en månad, under förutsättning att den person dispensen avser är utbildad eller instruerad inom områden som innefattar livsmedel och personlig hygien samt handhavande och förvaring av livsmedel ombord på fartyg.

7. Den behöriga myndigheten ska kräva att täta, dokumenterade inspektioner utförs ombord på fartyget, av eller under tillsyn av befälhavaren, med avseende på

- a) förråd av livsmedel och dricksvatten,
- b) alla utrymmen och all utrustning för förvaring och hantering av livsmedel och dricksvatten, och
- c) köksutrustning och annan utrustning för tillagning och servering av måltider.

8. Ingen sjöpersonal som inte fyllt 18 år får vara anställd, sysselsatt eller arbeta som fartygskock.

AVDELNING 4. HÄLSO- OCH SJUKVÅRD, VÄLFÄRD OCH SOCIAL TRYGGHET

Regel 4.1 – Sjukvård ombord och i land

1. Varje medlemsstat ska se till att all sjöpersonal på fartyg som för dess flagg omfattas av fullgoda hälsoskyddsåtgärder och har snabb tillgång till god sjukvård när de tjänstgör ombord.
2. Varje medlemsstat ska se till att sjöpersonal ombord på fartyg inom dess territorium som behöver omedelbar sjukvård ges tillgång till medlemsstatens sjukvårdsresurser i land.
3. Kraven på hälso- och sjukvård ombord innefattar standarder för åtgärder som syftar till att ge sjöpersonalen hälso- och sjukvård som så långt möjligt är jämförbar med den vård som allmänt finns att tillgå för arbetstagare i land.

Standard A4.1 – Sjukvård ombord och i land

1. Varje medlemsstat ska se till att sjöpersonal som arbetar ombord på ett fartyg som för dess flagg har tillgång till hälso- och sjukvård, inklusive grundläggande tandvård, som
 - a) säkerställer att allmänna bestämmelser om hälso- och sjukvård för arbetstagare samt särskilda bestämmelser som är specifika för fartygstjänsten, tillämpas på sjöpersonal,
 - b) säkerställer att sjöpersonalen ges hälso- och sjukvård som i största möjliga utsträckning är jämförbar med den vård som vanligen finns att tillgå för arbetstagare i land, inklusive snabb tillgång till nödvändiga mediciner, medicinsk utrustning och resurser för diagnos och behandling, samt till medicinsk information och medicinska specialister,
 - c) tillförsäkrar sjöpersonal rätt att, där så är möjligt, utan dröjsmål söka en kvalificerad läkare eller tandläkare i hamnar som fartyget anlöper,
 - d) inte är begränsad till behandling av sjuk eller skadad sjöpersonal utan också omfattar förebyggande åtgärder som program för främjande av hälsa och utbildning i hälsofrågor.
2. Den behöriga myndigheten ska införa ett standardiserat rapportformulär som ska användas av befälhavaren och sjukvårdspersonal i land och ombord. Rapportformuläret och dess innehåll ska behandlas konfidentiellt och får inte användas för annat ändamål än att underlätta behandlingen av sjöpersonal.
3. Varje medlemsstat ska anta lagar och andra författningar som fastställer krav på utrymmen och utrustning för sjukvård ombord samt utrustning och utbildning på fartyg som för dess flagg.
4. Nationella lagar och andra författningar ska minst föreskriva följande:
 - a) Alla fartyg ska medföra ett fartygsapotek, medicinsk utrustning och en medicinsk handbok, vars innehåll ska föreskrivas och regelbundet inspekteras av den behöriga myndigheten. De nationella kraven ska utformas med hänsyn till fartygstyp och antal personer ombord och till resans art, destination och varaktighet samt till relevanta nationella och internationella rekommenderade medicinska normer.
 - b) Fartyg med minst 100 personer ombord som vanligen används i internationell sjöfart av mer än tre dygns varaktighet ska ha en kvalificerad läkare med ansvar för

sjukvården. Nationella lagar och andra författningar ska också föreskriva vilka andra fartyg som ska ha läkare, med beaktande av bland annat faktorer som resans varaktighet, art och omständigheter samt besättningens storlek.

- c) Fartyg som inte har läkare ombord ska ha antingen minst en person ur sjöpersonalen 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 ska med godkänt resultat ha genomgått sjukvårdsutbildning som uppfyller kraven i 1978 års internationella konvention om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW), med ändringar. Sjöpersonal som är utsedd att tillhandahålla medicinsk första hjälp ska med godkänt resultat ha genomgått utbildning i medicinsk första hjälp som uppfyller kraven i STCW. Nationella lagar och andra författningar ska fastställa vilken nivå som krävs på den godkända utbildningen, varvid hänsyn ska tas till bland annat resans varaktighet, art och omständigheter och besättningens storlek.
- d) Den behöriga myndigheten ska enligt ett i förväg inrättat system se till att medicinsk rådgivning, inklusive 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 ska vara tillgänglig avgiftsfritt för alla fartyg, oavsett vilken flagg de för.

Regel 4.2 – Redarens ansvar

1. Varje medlemsstat ska se till att sjöpersonal 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 sjöpersonal eller till följd av anställning enligt ett sådant avtal.
2. Denna regel påverkar inte någon annan rättslig gottgörelse som sjöpersonal kan söka.

Standard A4.2 – Redarens ansvar

1. Varje medlemsstat ska anta lagar och andra författningar som kräver att redare för fartyg som för dess flagg ansvarar för hälso- och sjukvård för all sjöpersonal som arbetar ombord på fartygen i enlighet med följande minimistandarder:
 - a) Redare ska svara för de kostnader som uppstår för sjöpersonal som arbetar på deras fartyg till följd av sjukdom och skada från den dag tjänstgöringen påbörjas till den dag de anses vederbörligen hemsända, eller som härrör från deras anställning mellan dessa datum,
 - b) Redare ska tillhandahålla ekonomisk säkerhet för att trygga ersättning vid dödsfall eller långvarig invaliditet hos sjöpersonal på grund av skada, sjukdom eller risk i arbetet enligt bestämmelser i nationell lag, sjöpersonalens anställningsavtal eller kollektivavtal.
 - c) Redare ska svara för kostnader som uppstår för sjukvård, inklusive medicinsk behandling och tillhandahållande av nödvändiga läkemedel och medicinsk utrustning, samt kost och logi under bortovaro från hemmet, tills den sjuka eller

skadade personen är helt återställd, eller tills sjukdomen eller arbetsförmågan har förklarats vara bestående.

- d) Redare ska svara för begravningskostnaderna vid dödsfall ombord eller i land under anställningstiden.

2. Nationella lagar eller andra författningar kan begränsa redarens ansvar för att betala kostnaderna för sjukvård, kost och logi till en period som inte får understiga 16 veckor från den dag då skadan uppstod eller sjukdomen började.

3. När sjukdom eller skada leder till arbetsförmåga ska redaren betala

- a) full lön så länge den skadade eller sjuka personen är kvar ombord eller till dess 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 sjöpersonal som inte längre är ombord till en tid som inte får understiga 16 veckor från den dag då skadan uppstod eller sjukdomen började.

5. Nationella lagar eller andra författningar kan befria redaren från ansvar för

- a) skada som uppstår på annat sätt än i fartygstjänsten,
- b) skada eller sjukdom som beror på grov försummelse från sjuk, skadad eller avliden 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 ska skydda egendom som sjuk, skadad eller avliden sjöpersonal lämnat efter sig ombord och återlämna den till personalen eller dess anhöriga.

Regel 4.3 – Skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor

1. Varje medlemsstat ska se till att sjöpersonal på fartyg som för dess flagg är skyddad till sin hälsa i arbetet och att de bor, arbetar och utbildas ombord i en säker och hygienisk miljö.

2. Varje medlemsstat ska utarbeta och utfärda nationella anvisningar för hantering av hälsa och säkerhet i arbetet på fartyg som för dess flagg, efter samråd med representativa redar- och sjöfolksorganisationer och med beaktande av gällande koder, anvisningar och normer som rekommenderas av internationella organisationer, nationella förvaltningar och sjöfartsnäringsorganisationer.

3. Varje medlemsstat ska med beaktande av relevanta internationella instrument anta lagar och andra författningar rörande de förhållanden som anges i detta avtal och fastställa normer för att skydda hälsa och säkerhet i arbetet och förebygga olyckor på fartyg som för dess flagg.

Standard A4.3 – Skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor

1. De lagar och andra författningar som ska antas enligt regel 4.3 punkt 3 ska ta upp bland annat följande punkter:

- a) Antagande och effektivt genomförande och främjande av riktlinjer och program för att skydda hälsa och säkerhet i arbetet på fartyg som för medlemsstatens flagg, med utvärdering av risker samt utbildning och instruktion för sjöpersonal.
- b) Ombordprogram för att förebygga olyckor, skador och sjukdomar i arbetet och för att ständigt förbättra skyddet av säkerheten och hälsan i arbetet, under medverkan av representanter för sjöpersonalen och alla andra som deltar i tillämpningen och med beaktande av förebyggande åtgärder, inklusive teknik- och konstruktionslösningar, utbyte av processer och rutiner för gemensamma och individuella arbetsuppgifter samt användning av personlig skyddsutrustning.
- c) Krav på inspektion, rapportering och avhjälpande av riskmoment och på utredning och rapportering av olyckor i arbetet ombord.

2. Reglerna i punkt 1 i denna standard ska

- a) beakta relevanta internationella instrument som rör skydd av hälsa och säkerhet i arbetet i allmänhet och särskilda risker, och inriktas på alla frågor som är av betydelse för att förebygga olyckor, skador och sjukdomar i arbetet som kan hänföras till sjöpersonalens arbete, och särskilt sådana som är specifika för arbete till sjöss,
- b) ange de uppgifter som befälhavaren och/eller en person utsedd av denne har när det gäller att särskilt ansvara för att fartygets riktlinjer och handlingsprogram för hälsa och säkerhet i arbetet tillämpas, och
- c) ange befogenheter för besättningsmedlemmar som utsetts eller valts till skyddsombud att delta i möten med fartygets skyddskommitté. En sådan kommitté ska finnas på alla fartyg som har en besättning på minst fem personer.

3. De lagar och andra författningar som avses i regel 4.3 punkt 3 ska ses över regelbundet i samråd med representanter för redar- och 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 sjöpersonal på fartyg som för medlemsstatens flagg.

4. När kraven i gällande internationella instrument om acceptabla risknivåer i arbetet ombord på fartyg och om utveckling och genomförande av riktlinjer och program för hälsa och säkerhet ombord efterlevs, ska kraven i detta avtal anses vara uppfyllda.

5. Den behöriga myndigheten ska se till

- a) att olycksfall i arbetet, skador och sjukdomar rapporteras på lämpligt sätt,

- b) att fullständig statistik över sådana olyckor och sjukdomar förs, analyseras, offentliggörs och, där så är lämpligt, följs upp med forskning om allmänna tendenser och påvisade risker, och
- c) att olycksfall i arbetet utreds.

6. Rapportering och utredning av ärenden som rör hälsa och säkerhet i arbetet ska göras på ett sådant sätt att sjöpersonalens personuppgifter skyddas.

7. Den behöriga myndigheten ska samarbeta med redar- och sjöfolksorganisationer så att all sjöpersonal får kännedom om de särskilda risker som finns på fartyg, exempelvis genom att officiella meddelanden med relevanta instruktioner anslås.

8. Den behöriga myndigheten ska kräva att redare, när de bedömer risker i hanteringen av hälsa och säkerhet i arbetet, använder relevant statistisk information från sina fartyg och allmän statistik som den behöriga myndigheten tillhandahåller.

Regel 4.4 – Tillgång till landbaserade välfärdsinrättningar

Varje medlemsstat ska se till att landbaserade välfärdsinrättningar, där sådana finns, är lätt tillgängliga. Medlemsstaten ska också främja anläggning av välfärdsinrättningar i utvalda hamnar för att ge besättningar på fartyg i dess hamnar tillgång till lämpliga välfärdsinrättningar och tjänster.

Standard A4.4 – Tillgång till landbaserade välfärdsinrättningar

1. Varje medlemsstat ska, om välfärdsinrättningar finns på dess territorium, kräva att all sjöpersonal har tillgång till dem, oberoende av nationalitet, ras, hudfärg, kön, religion, politisk åsikt eller socialt ursprung, och oberoende av flaggstaten för det fartyg på vilket de är anställda eller sysselsatta eller arbetar.

2. Varje medlemsstat ska främja utbyggnad av välfärdsinrättningar i lämpliga hamnar i landet och, efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer, fastställa vilka hamnar som ska anses vara lämpliga.

3. Varje medlemsstat ska främja inrättande av välfärdsråd som regelbundet ska se över välfärdsinrättningar och tjänster så att de är lämpliga med hänsyn till förändringar i sjöpersonalens behov som följer av sjöfartsnäringens tekniska utveckling, ändrad drift och andra förhållanden.

AVDELNING 5. EFTERLEVNAD OCH VERKSTÄLLIGHET

Regel 5.1.5 – Rutiner för klagomål ombord

1. Varje medlemsstat ska kräva att fartyg som för dess flagg har rutiner ombord för en rättvis, effektiv och snabb behandling av klagomål från sjöpersonal över påstådd överträdelse av kraven i konventionen (bland annat sjöpersonalens rättigheter).

2. Varje medlemsstat ska förbjuda och beivra varje form av bestraffning av sjöpersonal som lämnar in klagomål.

3. Föreskrifterna i denna regel ska inte påverka sjöpersonalens 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 sjöpersonalen utnyttja rutinerna ombord för att framföra klagomål i alla fall som påstås utgöra en överträdelse av kraven i konventionen (bland annat sjöpersonalens rättigheter).

2. Varje medlemsstat ska i sina lagar eller andra författningar ha lämpliga rutiner för klagomål ombord för att uppfylla kraven i regel 5.1.5. Sådana rutiner ska eftersträva att finna lösningar på lägsta möjliga nivå. Emellertid ska klaganden ha rätt att framföra sina klagomål direkt till befälhavaren och, om så bedöms nödvändigt, till utomstående myndigheter.

3. Rutiner för klagomål ombord ska innefatta rätt för sjöpersonalen att låta sig biträdas eller representeras under förfarandet, samt skydda mot möjlig bestraffning av sjöpersonalen 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 sjöpersonalens anställningsavtal ska all sjöpersonal få en kopia av de rutiner för klagomål ombord som gäller på fartyget. Detta ska innefatta kontaktinformation för den behöriga myndigheten i flaggstaten och, om det inte är samma, sjöpersonalens bosättningsland, och namnet på en person eller personer ombord på fartyget som på förtrolig grund kan ge sjöpersonalen opartiska råd om deras klagomål och på annat sätt hjälpa den att följa de klagomålsrutiner som står till förfogande ombord på fartyget.

SLUTBESTÄMMELSER

En översyn ska göras av tillämpningen av detta avtal efter eventuella ändringar i konventionen om arbete till sjöss från 2006 och om någon av avtalsparterna begär det.

Arbetsmarknadens parter sluter detta avtal på villkor att det inte träder i kraft förrän ILO:s konvention om arbete till sjöss från 2006 träder i kraft, dvs. tolv månader efter det att man vid ILO registrerat ratificeringar av minst 30 medlemsstater vars totala andel av världens bruttotonnage är 33 %.

Medlemsstaterna och/eller arbetsmarknadens parter kan bibehålla eller införa mer gynnsamma bestämmelser för sjöpersonal än de som föreskrivs i detta avtal.

Detta avtal ska inte påverka tillämpningen av strängare och/eller mer specifik gällande gemenskapslagstiftning.

Detta avtal ska inte påverka lagar, bruk eller avtal som tillförsäkrar den berörda sjöpersonalen bättre villkor. Detta avtal påverkar till exempel inte rådets direktiv 1989/391 om åtgärder för att främja förbättringar av arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet, rådets direktiv 92/29 om minimikrav avseende säkerhet och hälsa för förbättrad medicinsk behandling ombord på fartyg eller rådets direktiv 1999/63 om det avtal om arbetstidens organisation för sjömän som ingåtts av European Community Shipowners' Association (ESCA) och Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST) (som ska ändras i enlighet med bilaga A till detta avtal).

Genomförandet av detta avtal ska inte utgöra ett giltigt skäl för att sänka den allmänna skyddsnivån för de arbetstagare som omfattas av avtalet.

EUROPEAN TRANSPORT WORKERS' FEDERATION (ETF)

EUROPEAN COMMUNITY SHIPOWNERS' ASSOCIATIONS (ECSA)

ORDFÖRANDEN FÖR DIALOGKOMMITTÉN FÖR SJÖTRANSPORTBRANSCHEN

BRYSSEL DEN 19 MAJ 2008

BILAGA A

ÄNDRINGAR AV DET AVTAL OM ARBETSTIDENS ORGANISATION FÖR SJÖMÄN SOM INGÅTTS DEN 30 SEPTEMBER 1998

I samband med de diskussioner som ledde till att arbetsmarknadens parter ingick avtal om konventionen om arbete till sjöss från 2006 gjorde arbetsmarknadens parter också en översyn av avtalet om arbetstidens organisation för sjömän från den 30 september 1998 för att se till att det överensstämmer med motsvarande bestämmelser i konventionen och för att komma överens om eventuella ändringar.

Arbetsmarknadens parter har därför kommit överens om följande ändringar av avtalet om arbetstidens organisation för sjömän:

1. Klausul 1

En ny punkt 3 ska införas:

”3. Vid tveksamhet ska frågan huruvida kategorier av personer ska betraktas som sjöpersonal enligt denna konvention avgöras av den behöriga myndigheten i varje medlemsstat efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer. I detta sammanhang bör man beakta den resolution om information om yrkesgrupper som antogs vid Internationella arbetskonferensens 94:e möte (sjöfartssession).

2. Klausul 2 c

Klausul 2 c ska bytas ut mot följande:

”c) *sjöman*: varje person som är anställd, sysselsatt eller arbetar i någon funktion ombord på ett fartyg som omfattas av detta avtal.”

3. Klausul 2 d

Klausul 2 d ska bytas ut mot följande:

”d) *redare*: fartygets ägare eller annan organisation eller person, såsom en manager, agent eller tidsbefraktare, som har övertagit ansvaret för fartygets drift från ägaren och som vid övertagandet av detta ansvar har gått med på att ta över det ansvar och de skyldigheter som vilar på redare enligt detta avtal, oberoende av om någon annan organisation eller person tar visst ansvar eller uppfyller vissa skyldigheter på uppdrag av redaren.”

4. Klausul 6

Klausul 6 ska bytas ut mot följande:

”1. Ingen sjöpersonal som inte har fyllt 18 år får arbeta nattetid. Natt ska i denna klausul definieras enligt nationell lag och praxis. Den ska omfatta minst nio timmar med början senast vid midnatt och slut tidigast klockan 05.00.

2. Den behöriga myndigheten får medge att nattarbetsbegränsningen inte behöver uppfyllas strikt om

- a) utbildningen av den berörda sjöpersonalen enligt uppgjorda program och scheman skulle försämrats, eller
- b) tjänstens specifika art eller ett erkänt utbildningsprogram kräver att den sjöpersonal 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.

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

5. Klausul 13

Klausul 13.1 ska bytas ut mot följande:

”1. Sjöpersonal ska inte arbeta på ett fartyg om de inte har intyg på att de är medicinskt lämpliga att utföra sina uppgifter.

2. Undantag kan medges endast i de fall som anges i detta avtal.

3. Den behöriga myndigheten ska kräva att sjöpersonalen, innan arbete på ett fartyg påbörjas, innehar ett giltigt läkarintyg som intygar att de är medicinskt lämpliga att utföra sina uppgifter till sjöss.

4. För att säkerställa att läkarintyg ger en korrekt bild av sjöpersonalens hälsotillstånd ska den behöriga myndigheten, mot bakgrund av de uppgifter personalen ska utföra, efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer och med vederbörlig hänsyn till gällande internationella anvisningar, föreskriva hur läkarundersökning och läkarintyg ska utformas.

5. Detta avtal ska inte påverka tillämpningen av den internationella konventionen om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning, 1978, med ändringar (STCW-konventionen). Den behöriga myndigheten ska godta ett läkarintyg som utfärdats enligt kraven i STCW som ett intyg enligt punkterna 1 och 2 i denna klausul. När det gäller sjöpersonal som inte omfattas av STCW ska ett läkarintyg som i huvudsak uppfyller dessa krav likaså godkännas.

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

7. Sjöpersonal som har vägrats intyg eller har nedsatt arbetsförmåga, särskilt när det gäller arbetstid, arbetsfält eller geografiskt område, ska kunna få ytterligare en undersökning gjord hos en annan oberoende legitimerad läkare eller en oberoende medicinsk skiljedomare.

8. Varje läkarintyg ska särskilt ange att den berörda personen

- a) har en tillfredsställande hörsel och syn, vilket även ska avse färgseendet när det gäller en person som ska arbeta i funktioner där lämpligheten för det arbete som ska utföras kan påverkas av brister i färgseendet, och
- b) inte lider av något medicinskt tillstånd som kan komma att förvärras av tjänstgöring till sjöss, göra vederbörande olämplig för sådan tjänstgöring eller äventyra andra ombordvarandes hälsa.

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

- a) ska ett läkarintyg gälla högst två år, förutom för sjöpersonal som inte fyllt 18 år, då den längsta giltighetstiden ska vara ett år,
- b) ska ett intyg om färgseende gälla högst sex år.

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

- a) att medgivandet ska gälla högst tre månader, och
- b) att personen i fråga har ett utgången men nyligen utfärdat läkarintyg.

11. Om giltighetstiden för ett intyg går ut under en sjöresa, ska det fortsätta att gälla till nästa anöringshamn där personen i fråga kan få ett läkarintyg från en kompetent legitimerad läkare, på villkor att fristen inte överskrider tre månader.

12. Läkarintyg för sjöpersonal som arbetar på fartyg som normalt går i internationell sjöfart måste som ett minimum utfärdas på engelska.”

De efterföljande meningarna i klausul 13.1 och punkt 13.2 ska betecknas som punkterna 13–15.

6. Klausul 16:

Den första meningen ska ersättas med följande:

”All sjöpersonal ska ha rätt till betald semester. Den betalda semestern ska beräknas på grundval av minst 2,5 kalenderdagar per anställningsmånad och pro rata för ofullständiga månader.”