

RÅDETS DIREKTIV 2009/13/EG

av den 16 februari 2009

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

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

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

med beaktande av kommissionens förslag, och

av följande skäl:

- (1) Arbetsgivarna och arbetstagarna (nedan kallade *arbetsmarknadens parter*) får i enlighet med artikel 139.2 i fördraget gemensamt begära att avtal som ingås av dem på gemenskapsnivå genomförs genom ett beslut av rådet på förslag av kommissionen.
- (2) Den 23 februari 2006 antog Internationella arbetsorganisationen 2006 års konvention om arbete till sjöss i syfte att införa ett enda, enhetligt instrument som i möjligaste mån samlar alla aktuella standarder i befintliga internationella konventioner och rekommendationer om arbete till sjöss, samt de grundläggande principerna i andra internationella arbetsrättsliga konventioner.
- (3) Kommissionen har rådfrågat arbetsgivare och arbetstagare i enlighet med artikel 138.2 i fördraget om lämpligheten i att anpassa, konsolidera eller komplettera befintlig gemenskapsrätt mot bakgrund av 2006 års konvention om arbete till sjöss.
- (4) European Community Shipowners' Associations (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) meddelade den 29 september 2006 kommissionen att de önskade inleda förhandlingar i enlighet med artikel 138.4 i fördraget.
- (5) Den 19 maj 2008 ingick de organisationerna ett avtal om 2006 års konvention om arbete till sjöss i syfte att införa lika spelregler på det internationella planet i hela sjöfartssektorn, nedan kallat *avtalet*. Avtalet och dess bilaga lämnades med en gemensam begäran till kommissionen att de skulle genomföras genom ett beslut av rådet på förslag av kommissionen i enlighet med artikel 139.2 i fördraget.
- (6) Avtalet är tillämpligt på sjömän ombord på fartyg som är registrerade i en medlemsstat och/eller som för en medlemsstats flagg.
- (7) Genom avtalet ändras det europeiska avtalet om arbetstidens organisation för sjömän, som ingicks i Bryssel den 30 september 1998 av ECSA och Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST).
- (8) I överensstämmelse med artikel 249 i fördraget är det lämpliga instrumentet för genomförande av avtalet ett direktiv.
- (9) Avtalet kommer att träda i kraft samtidigt med 2006 års konvention om arbete till sjöss, och arbetsmarknadens parter önskar att de nationella åtgärderna om genomförande av detta direktiv inte träder i kraft innan den konventionen träder i kraft.
- (10) Beträffande alla termer som används i avtalet och som inte definieras särskilt i det, står det enligt detta direktiv medlemsstaterna fritt att definiera dem i enlighet med nationell lag och praxis, i likhet med andra socialpolitiska direktiv där liknande termer används, förutsatt att dessa definitioner överensstämmer med avtalet i sak.
- (11) Kommissionen har utformat sitt förslag till direktiv i enlighet med sitt meddelande av den 20 maj 1998, "Anpassa och främja den sociala dialogen på gemenskapsnivå", med beaktande av de avtalslutande parternas representativitet och varje avtalsklausuls lagenlighet.
- (12) Medlemsstaterna får ge arbetsgivarna och arbetstagarna, om dessa gemensamt begär det, i uppdrag att genomföra detta direktiv, förutsatt att medlemsstaterna vidtar alla nödvändiga åtgärder för att se till att de vid varje tidpunkt kan garantera de resultat som föreskrivs i detta direktiv.
- (13) Bestämmelserna i detta direktiv bör vara tillämpliga utan att det påverkar tillämpningen av befintliga gemenskapsbestämmelser som är mer specifika och/eller som innebär ett starkare skydd för sjömän, särskilt åtgärder i gemenskapslagstiftningen.

(14) Efterlevnad av den allmänna principen om arbetsgivaransvar i rådets direktiv 89/391/EEG av den 12 juni 1989 om åtgärder för att främja förbättringar av arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet⁽¹⁾, särskilt i artikel 5.1 och 5.3, bör säkerställas.

(15) Detta direktiv bör inte användas för att motivera en minskning av den allmänna skyddsnivån för arbetstagare på de områden som omfattas av det bifogade avtalet.

(16) I detta direktiv och i avtalet anges minimikrav. Medlemsstaterna och/eller arbetsmarknadens parter bör kunna behålla eller införa förmånligare bestämmelser.

(17) Kommissionen har, i enlighet med sitt meddelande av den 14 december 1993 om tillämpningen av det socialpolitiska protokollet, underrättat Europaparlamentet och Europeiska ekonomiska och sociala kommittén genom att till dem överlämna texten till förslaget till ett direktiv med avtalet.

(18) Denna rättsakt står i överensstämmelse med de grundläggande rättigheter och principer som erkänns i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, särskilt artikel 31, där det stadgas att varje arbetstagare har rätt till hälsosamma, säkra och värdiga arbetsförhållanden, till en begränsning av den maximala arbetstiden samt till dygns- och veckovila och årlig betald semester.

(19) Eftersom målen för detta direktiv inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, och de därför på grund av åtgärdens omfattning eller verkningar bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

(20) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning⁽²⁾ kommer medlemsstaterna att uppmuntras att, i sitt eget och gemenskapens intresse, sammanställa och offentliggöra egna tabeller som i möj-

ligaste mån illustrerar sambandet mellan detta direktiv och genomförandeåtgärderna.

(21) Rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 om det avtal om arbetstidens organisation för sjömän som ingåtts av European Community Shipowners' Association (ESCA) och Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST)⁽³⁾ med det europeiska avtalet om arbetstidens organisation för sjömän i bilaga bör därför ändras i enlighet med detta.

(22) Genomförandet av avtalet bidrar till att uppnå målen i artikel 136 i fördraget.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Detta direktiv genomför det avtal om 2006 års konvention om arbete till sjöss som ingicks den 19 maj 2008 mellan de organisationer som företräder arbetsmarknadens parter inom sjöfartssektorn (ESCA och ETF) såsom det återges i bilagan.

Artikel 2

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

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

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

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

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

⁽¹⁾ EGT L 183, 29.6.1989, s. 1.

⁽²⁾ EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.

⁽³⁾ EGT L 167, 2.7.1999, s. 33.

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

3. Klausul 6 ska ersättas med följande:

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

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

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

b) tjänstens specifika art eller ett erkänt utbildningsprogram kräver att den sjöman som undantaget omfattar tjänstgör på natten och myndigheten efter samråd med berörda redar- och sjömansorganisationer konstaterar att arbetet inte kommer att skada personalens hälsa eller välbefinnande.

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

4. Klausul 13 ska ersättas med följande:

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

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

3. Den behöriga myndigheten ska kräva att sjömännen, innan arbete på ett fartyg påbörjas, innehar ett giltigt

läkarintyg som intygar att de är medicinskt lämpliga att utföra sina uppgifter till sjöss.

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

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

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

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

8. Varje läkarintyg ska särskilt ange att den berörda personen

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

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

9. Om inte en kortare period krävs med hänsyn till de speciella arbetsuppgifter som personen ska utföra, eller krävs enligt STCW
- a) ska ett läkarintyg gälla högst två år, förutom för sjömän som inte fyllt 18 år, då den längsta giltighetstiden ska vara ett år,
- b) ska ett intyg om färgseende gälla högst sex år.
10. I trängande fall får den behöriga myndigheten medge att en person arbetar utan giltigt läkarintyg till nästa angöringshamn där en kompetent legitimerad läkare kan utfärda ett sådant, under förutsättning
- a) att medgivandet ska gälla högst tre månader, och
- b) att personen i fråga har ett utgången men nyligen utfärdat läkarintyg.
11. Om giltighetstiden för ett intyg går ut under en sjöresa, ska det fortsätta att gälla till nästa angöringshamn där personen i fråga kan få ett läkarintyg från en kompetent legitimerad läkare, på villkor att fristen inte överskrider tre månader.
12. Läkarintyg för sjömän som arbetar på fartyg som normalt går i internationell sjöfart måste som ett minimum utfärdas på engelska.
13. Arten av den hälsokontroll som de ska genomgå och de undersökningar som ska ingå i läkarintyget ska fastställas i samråd med berörda redar- och sjömansorganisationer.
14. Alla sjömän ska regelbundet genomgå hälsoundersökning. Vaktgående personal som uppvisar läkarintyg på att de har hälsoproblem som beror på nattarbete ska om möjligt omplaceras till lämpligt dagarbete.
15. Den hälsoundersökning som avses i punkterna 13 och 14 ska vara kostnadsfri och lagstadgad tystnadsplikt ska iaktas. Sådana hälsoundersökningar kan göras inom det nationella hälso- och sjukvårdssystemet.”

5. Klausul 16 ska ersättas med följande:

”Alla sjömän ska ha rätt till betald semester. Den betalda semestern ska beräknas på grundval av minst 2,5 kalenderdagar per anställningsmånad och pro rata för ofullständiga månader. Minimiperioden för betald semester får inte ersättas av en ekonomisk gottgörelse, förutom när anställningsförhållandet upphör.”

Artikel 3

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

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

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

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

Artikel 4

Medlemsstaterna ska fastställa vilka sanktioner som ska tillämpas när nationella bestämmelser som antagits i enlighet med detta direktiv överträds. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Artikel 5

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

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

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

Artikel 6

Tillämpningen av principen om motsvarighet i sak som anges i inledningen till avtalet ska inte påverka medlemsstaternas skyldigheter enligt detta direktiv.

Artikel 7

Detta direktiv träder i kraft samma dag som 2006 års konvention om arbete till sjöss träder i kraft.

Artikel 8

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 16 februari 2009.

På rådets vägnar

O. LIŠKA

Ordförande

BILAGA

AVTAL

mellan ECSA och ETF om 2006 års konvention om arbete till sjöss

INLEDNING

PARTENA SLUTER DETTA AVTAL AV FÖLJANDE SKÄL:

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

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

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

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

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

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

De undertecknande parterna lämnar härmed en sådan begäran.

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

HÄRIGENOM AVTALAS FÖLJANDE.

DEFINITIONER OCH TILLÄMPNINGSSOMRÅDE

1. Om inte annat följer av särskilda bestämmelser används i detta avtal följande beteckningar med de betydelser 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 I 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 måtbrevet (1969).
- c) *sjöman*: varje person som är anställd, sysselsatt eller arbetar i någon funktion ombord på ett fartyg som omfattas av detta avtal.
- d) *sjömäns anställningsavtal*: innefattar både ett anställningskontrakt och gällande avtalsvillkor.
- e) *fartyg*: ett fartyg som inte navigerar enbart i inlandsfarvatten, i vatten inom eller nära skyddade farvatten, eller i områden där hamnregler gäller.
- f) *redare*: fartygets ägare eller annan organisation eller person, såsom en manager, agent eller tidsbefraktare, som har övertagit ansvaret för fartygets drift från ägaren och som vid övertagandet av detta ansvar har gått med på att ta över det ansvar och de skyldigheter som vilar på redare enligt detta avtal, oberoende av om någon annan organisation eller person tar visst ansvar eller uppfyller vissa skyldigheter på uppdrag av redaren.

2. Om inte annat uttryckligen föreskrivs är detta avtal tillämpligt på alla sjömän.

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

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

5. Vid tveksamhet huruvida detta avtal är tillämpligt på ett fartyg eller en särskild kategori av fartyg ska frågan avgöras av den behöriga myndigheten i respektive medlemsstat efter samråd med berörda redar- och sjömansorganisationer.

REGLERNA OCH STANDARDERNA

AVDELNING 1

MINIMIKRAV FÖR ATT SJÖMÄN SKA FÅ ARBETA PÅ FARTYG

Regel 1.1 – 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. Sjömän ska inte arbeta på ett fartyg, om de inte har utbildning eller intyg på att de är kompetenta eller på annat sätt kvalificerade att utföra sina uppgifter.
2. Sjömän ska inte tillåtas arbeta på ett fartyg om de inte med godkänt resultat har fullgjort en utbildning i personlig säkerhet ombord på fartyg.
3. Utbildning och certifiering enligt de obligatoriska instrument som Internationella sjöfartsorganisationen antagit ska anses uppfylla kraven i punkterna 1 och 2 i denna regel.

AVDELNING 2

ARBETSVILLKOR*Regel 2.1 – Anställningsavtal för sjömän*

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

Standard A2.1 – Anställningsavtal för sjömän

1. Varje medlemsstat ska anta lagar och andra författningar som kräver att fartyg som för dess flagg uppfyller följande krav:
 - a) Sjömän som arbetar på fartyg som för dess flagg ska ha ett anställningsavtal för sjömän undertecknat av såväl sjömannen som redaren eller en representant för denne (eller, om sjömannen inte är anställd, bevis på kontrakt- eller liknande arrangemang) som ger dem möjlighet att arbeta och leva under rimliga förhållanden ombord på fartyget enligt kraven i detta avtal.
 - b) Sjömän som undertecknar ett anställningsavtal för sjömän ska ges möjlighet att granska och söka råd om avtalet innan det undertecknas, samt andra möjligheter som är nödvändiga för att garantera att de har ingått avtalet av fri vilja och med tillräcklig förståelse av sina rättigheter och skyldigheter.
 - c) Den berörda redaren och den berörda sjömannen ska vardera ha ett undertecknat original av anställningsavtalet.
 - d) Det ska garanteras att sjömän, även fartygets befälhavare, har lätt tillgång ombord till tydlig information om sina anställningsförhållanden, och att denna information, bland annat en kopia av anställningsavtalet, också finns tillgänglig för granskning av tjänstemän från en behörig myndighet, bland annat myndigheter i hamnar som besöks.
 - e) Sjömän ska få en handling med en redogörelse för sin anställning ombord på fartyget.
2. När ett kollektivavtal utgör hela eller en del av ett anställningsavtal för sjömän, ska en kopia av detta avtal finnas tillgänglig ombord. Om språket i anställningsavtalet och ett eventuellt gällande kollektivavtal inte är engelska, ska följande också finnas tillgängligt på engelska (utom för fartyg som endast går i inrikes sjöfart):
 - a) En kopia av ett avtalsformulär i standardformat.
 - b) De delar av kollektivavtalet som ingår i en hamnstatsinspektion.

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

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

- a) Den anställdes fullständiga namn, födelsedatum eller ålder och födelseort.
- b) Redarens namn och adress.
- c) Ort och datum för anställningsavtalets undertecknande.
- d) Vilken funktion anställningen gäller.
- e) Lön eller i tillämpliga fall den formel som ska användas för att beräkna denna.
- f) Semesterns längd eller i tillämpliga fall den formel som ska användas för att beräkna denna.
- g) Upphävande av avtalet och villkoren för detta, bland annat
 - i) om avtalet har slutits på obestämd tid, de förhållanden som berättigar endera parten att upphäva det, och den uppsägningstid som ska gälla, vilken inte ska vara kortare för redaren än för den 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.
- k) Eventuella andra detaljer som kan krävas i nationell lag.

5. Varje medlemsstat ska anta lagar och andra författningar som stipulerar kortaste tillåtna uppsägningstid om sjömän och redare vill säga upp ett anställningsavtal i förtid. Längden på dessa minimitider ska bestämmas efter samråd med berörda redar- och sjömansorganisationer, men får inte understiga sju dagar.

6. En uppsägningstid som är kortare än minimitiden kan tillämpas i fall som godkänns i nationella lagar och andra författningar eller gällande kollektivavtal som motiv för upphävande av anställningsavtal med kortare uppsägningstid eller utan uppsägning. Varje medlemsstat ska när den fastställer sådana skäl beakta att den anställde av barmhärtighets-skäl eller av andra trängande skäl utan att bli skadeståndsskyldig kan behöva säga upp avtalet med kortare varsel eller utan uppsägning.

Regel 2.3 – Arbetstid och vilotid

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

Regel 2.4 – Rätt till ledighet

1. Varje medlemsstat ska kräva att sjömän som är anställda på fartyg som för dess flagg ges betald semester på skäliga villkor enligt detta avtal och rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 (som ska ändras) om avtalet om arbets-tidens organisation för sjömän (som ska ändras i enlighet med bilaga A till detta avtal).
2. Sjömän ska beviljas landpermission för att främja deras hälsa och välbefinnande så långt detta är förenligt med de praktiska krav arbetsuppgifterna ställer.

Regel 2.5 – Hemresa

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

Standard A2.5 – Hemresa

1. Varje medlemsstat ska säkerställa att sjömän på fartyg som för dess flagg är berättigade till hemresa under följande förhållanden:
 - a) Om anställningsavtalet går ut medan sjömännen befinner sig utanför landets gränser.
 - b) När anställningsavtalet bryts
 - i) av redaren, eller
 - ii) av sjömannen av grundad anledning.
 - c) När sjömannen inte längre kan fullgöra sina uppgifter enligt anställningsavtalet eller inte kan väntas fullgöra dem under rådande förhållanden.
2. Varje medlemsstat ska säkerställa att det finns lämpliga föreskrifter i dess lagar och andra författningar eller i kollektivavtal som föreskriver
 - a) de omständigheter under vilka sjömännen är berättigade till hemresa enligt punkt 1 b och 1 c i denna standard,
 - b) den maximala varaktigheten av tjänstgöringsperioder ombord efter vilka en sjöman är berättigad till hemresa, som måste vara mindre än 12 månader, och
 - c) exakt vilka förmåner redare ska betala för hemresa, inberäknat förmåner som hör samman med hemresans destinationer, transportsättet, vilka utgiftsposter som ska ingå och andra arrangemang som redare ska svara för.
3. Varje medlemsstat ska förbjuda att redare kräver sjömän på betalning i förskott till sin hemresa när de börjar sin anställning, liksom att redaren kompenserar sig för kostnaden för hemresan från sjömannens lön eller andra förmåner, utom när personalen enligt nationella lagar, andra författningar eller gällande kollektivavtal har befunnits allvarligt ha åsidosatt sina skyldigheter enligt anställningsavtalet.
4. Nationella lagar och andra författningar ska inte påverka redarens eventuella rätt att återkräva kostnaden för hemresa enligt tredjepartsavtal.
5. Om en redare inte kan ordna eller bekosta hemresa för sjömän som är berättigade till sådan gäller följande:

- a) Den behöriga myndigheten i den medlemsstat vars flagg fartyget för ska ordna hemresa för de berörda sjömännen. Om den inte kan göra det, får den stat från vilken sjömännen ska resa hem eller den stat där sjömännen är medborgare ordna hemresan och återkräva kostnaden från den medlemsstat vars flagg fartyget för.
- b) Den medlemsstat vars flagg fartyget för ska från redaren kunna återkräva kostnader som uppstår för sjömännens hemresa.
- c) Kostnaderna för hemresa får under inga omständigheter belasta sjömännen, utom i fall som anges i punkt 3 i denna standard.

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

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

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

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

Regel 2.6 – Ersättning till sjömän när fartyget förloras eller förliser

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 ska införa bestämmelser 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 ska 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.

Regel 2.7 – Bemanningnivåer

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

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

Varje medlemsstat ska ha nationella program för att främja anställning i sjöfartssektorn och 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 ska ha nationella program som främjar utveckling av karriär, färdigheter och bättre möjligheter till anställning för sjömän för att förse sjöfartssektorn med en stabil och kompetent arbetskraft.
2. Det program som nämns i punkt 1 i denna standard ska syfta till att hjälpa sjömännen att stärka sin kompetens och sina kvalifikationer och anställningsmöjligheter.

3. Varje medlemsstat ska efter samråd med berörda redar- och sjömansorganisationer fastställa tydliga mål för yrkesvägledning, teoretisk och praktisk utbildning samt fortbildning av sjömän vars uppgift ombord i första hand är att sörja för säker drift och säker navigering av fartyget.

AVDELNING 3

BOSTAD, REKREATIONSMÖJLIGHETER, MAT OCH 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 sjömän som måste bo och arbeta ombord ska tillhandahållas för att användas av alla sjömän, med beaktande av bestämmelserna om skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor.
3. Den behöriga myndigheten ska kräva att inspektioner görs med täta intervall ombord på fartyg, av eller på uppdrag av befälhavaren, för att säkerställa att bostäderna hålls rena, rimligt beboeliga och i gott skick. Resultaten av inspektionerna ska protokollföras och hållas tillgängliga för granskning.
4. På fartyg där det är nödvändigt att utan diskriminering ta hänsyn till intressen hos sjömän som har olika och särskiljande religiösa och sociala sedvänjor, får den behöriga myndigheten efter samråd med berörda redar- och sjömansorganisationer tillåta en rimlig grad av avvikelser från denna standard, under förutsättning att sådana avvikelser inte resulterar i att bekvämligheterna totalt sett blir mindre fördelaktiga än de skulle vara om standarden följdes.

Regel 3.2 – Mat och 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. Sjömän ombord ska ha fri kost under sin tjänstgöringsperiod.
3. Sjömän som är anställda som fartygskockar med ansvar för matlagning ska vara utbildade och kvalificerade för sin befattning ombord på fartyg.

Standard A3.2 – Mat och 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 sjömän ombord på fartyg som för dess flagg, och ska anordna utbildning för att främja medvetenhet om och genomförande av de normer som avses i denna punkt.
2. Varje medlemsstat ska se till att fartyg som för dess flagg uppfyller följande miniminormer:
 - a) Förråd av livsmedel och dricksvatten med adekvat kvantitet, näringsvärde, kvalitet och variation med hänsyn till besättningens storlek, religiösa och kulturella sedvänjor samt resans art och varaktighet.
 - b) Ekonomiavdelningen ska vara organiserad och utrustad så att sjömännen kan få tillräckliga, varierade och näringsriktiga mål, tillagade och serverade under hygieniska förhållanden.
 - c) Ekonomipersonalen ska vara väl utbildad eller instruerad för sina befattningar.
3. Redarna ska se till att personer som är anställda som fartygskockar är utbildade, kvalificerade och befunnits kompetenta för sin befattning enligt den berörda medlemsstatens lagar och andra författningar.

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

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

6. I yttersta nödfall kan den behöriga myndigheten medge dispens från gällande krav och tillåta en inte helt kvalificerad kock att tjänstgöra på ett visst fartyg under en begränsad tid, till nästa lämpliga anlösningshamn 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 sjöman som inte fyllt 18 år får vara anställd, sysselsatt eller arbeta som fartygskock.

AVDELNING 4

HÄLSO- OCH SJUKVÅRD, VÄLFÄRD OCH SOCIAL TRYGGHET

Regel 4.1 – Sjukvård ombord och i land

1. Varje medlemsstat ska se till att alla sjömän på fartyg som för dess flagg omfattas av fullgoda hälsoskyddsåtgärder och har snabb tillgång till god sjukvård när de tjänstgör ombord.

2. Varje medlemsstat ska se till att sjömän ombord på fartyg inom dess territorium som behöver omedelbar sjukvård ges tillgång till medlemsstatens sjukvårdsresurser i land.

3. Kraven på hälso- och sjukvård ombord innefattar standarder för åtgärder som syftar till att ge sjömännen hälso- och sjukvård som så långt möjligt är jämförbar med den vård som allmänt finns att tillgå för arbetstagare i land.

Standard A4.1 – Sjukvård ombord och i land

1. Varje medlemsstat ska se till att sjömän som arbetar ombord på ett fartyg som för dess flagg har tillgång till hälso- och sjukvård, inklusive grundläggande tandvård, som

a) säkerställer att allmänna bestämmelser om hälso- och sjukvård för arbetstagare samt särskilda bestämmelser som är specifika för fartygstjänsten, tillämpas på sjömän,

b) säkerställer att sjömännen ges hälso- och sjukvård som i största möjliga utsträckning är jämförbar med den vård som vanligen finns att tillgå för arbetstagare i land, inklusive snabb tillgång till nödvändiga mediciner, medicinsk utrustning och resurser för diagnos och behandling, samt till medicinsk information och medicinska specialister,

c) tillförsäkrar sjömän rätt att, där så är möjligt, utan dröjsmål söka en kvalificerad läkare eller tandläkare i hamnar som fartyget anlöper,

d) inte är begränsad till behandling av sjuka eller skadade sjömän utan också omfattar förebyggande åtgärder som program för främjande av hälsa och utbildning i hälsofrågor.

2. Den behöriga myndigheten ska införa ett standardiserat rapportformulär som ska användas av befälhavaren och sjukvårdspersonal i land och ombord. Rapportformuläret och dess innehåll ska behandlas konfidentiellt och får inte användas för annat ändamål än att underlätta behandlingen av sjömän.

3. Varje medlemsstat ska anta lagar och andra författningar som fastställer krav på utrymmen och utrustning för sjukvård ombord samt utrustning och utbildning på fartyg som för dess flagg.

4. Nationella lagar och andra författningar ska minst föreskriva följande:

a) Alla fartyg ska medföra ett fartygsapotek, medicinsk utrustning och en medicinsk handbok, vars innehåll ska föreskrivas och regelbundet inspekteras av den behöriga myndigheten. De nationella kraven ska utformas med hänsyn till fartygstyp och antal personer ombord och till resans art, destination och varaktighet samt till relevanta nationella och internationella rekommenderade medicinska normer.

b) Fartyg med minst 100 personer ombord som vanligen används i internationell sjöfart av mer än tre dygns varaktighet ska ha en kvalificerad läkare med ansvar för sjukvården. Nationella lagar och andra författningar ska också föreskriva vilka andra fartyg som ska ha läkare, med beaktande av bland annat faktorer som resans varaktighet, art och omständigheter samt besättningens storlek.

c) Fartyg som inte har läkare ombord ska ha antingen minst en sjöman ombord som ansvarar för sjukvård och utdelning av läkemedel som en del av sina reguljära arbetsuppgifter, eller minst en sjöman ombord som är kompetent att tillhandahålla medicinsk första hjälp. Personer med ansvar för sjukvård ombord som inte är läkare ska med godkänt resultat ha genomgått sjukvårdsutbildning som uppfyller kraven i 1978 års internationella konvention om normer för sjömäns utbildning, certifiering och vakthållning (STCW), med ändringar. Sjömän som är utsedda att tillhandahålla medicinsk första hjälp ska med godkänt resultat ha genomgått utbildning i medicinsk första hjälp som uppfyller kraven i STCW. Nationella lagar och andra författningar ska fastställa vilken nivå som krävs på den godkända utbildningen, varvid hänsyn ska tas till bland annat resans varaktighet, art och omständigheter och besättningens storlek.

d) Den behöriga myndigheten ska enligt ett i förväg inrättat system se till att medicinsk rådgivning, inklusive specialrådgivning, är tillgänglig dygnet runt via radio- eller satellitkommunikation med fartyg till sjöss. Medicinsk rådgivning, inklusive vidarebefordran av medicinska meddelanden via radio eller satellit mellan ett fartyg och personer i land som ger råden ska vara tillgänglig avgiftsfritt för alla fartyg, oavsett vilken flagg de för.

Regel 4.2 – Redarens ansvar

1. Varje medlemsstat ska se till att sjömän som är anställda på fartyg som för dess flagg i enlighet med koden har rätt till materiellt bistånd och stöd från redaren för att avhjälpa de ekonomiska konsekvenserna av sjukdom, skada eller dödsfall som kan inträffa när de fullgör ett anställningsavtal för sjömän eller till följd av anställning enligt ett sådant avtal.

2. Denna regel påverkar inte någon annan rättslig gottgörelse som sjömän kan söka.

Standard A4.2 – Redarens ansvar

1. Varje medlemsstat ska anta lagar och andra författningar som kräver att redare för fartyg som för dess flagg ansvarar för hälso- och sjukvård för alla sjömän som arbetar ombord på fartygen i enlighet med följande minimistandarder:

a) Redare ska svara för de kostnader som uppstår för sjömän som arbetar på deras fartyg till följd av sjukdom och skada från den dag tjänstgöringen påbörjas till den dag de anses vederbörligen hemsända, eller som härrör från deras anställning mellan dessa datum.

b) Redare ska tillhandahålla ekonomisk säkerhet för att trygga ersättning vid dödsfall eller långvarig invaliditet hos sjömän på grund av skada, sjukdom eller risk i arbetet enligt bestämmelser i nationell lag, sjömännens anställningsavtal eller kollektivavtal.

- c) Redare ska svara för kostnader som uppstår för sjukvård, inklusive medicinsk behandling och tillhandahållande av nödvändiga läkemedel och medicinsk utrustning, samt kost och logi under bortovaro från hemmet, tills den sjuka eller skadade personen är helt återställd, eller tills sjukdomen eller arbetsförmågan har förklarats vara bestående.
- d) Redare ska svara för begravningskostnaderna vid dödsfall ombord eller i land under anställningstiden.
2. Nationella lagar eller andra författningar kan begränsa redarens ansvar för att betala kostnaderna för sjukvård, kost och logi till en period som inte får understiga 16 veckor från den dag då skadan uppstod eller sjukdomen började.
3. När sjukdom eller skada leder till arbetsförmåga ska redaren betala
- a) full lön så länge den skadade eller sjuka personen är kvar ombord eller till dess han eller hon har rest hem enligt denna konvention, och
- b) full eller partiell lön enligt föreskrifterna i nationella lagar och andra författningar eller kollektivavtal från den tidpunkt personen reste hem eller sattes i land fram till tillfrisknandet eller till dess personen är berättigad till kontant ersättning enligt den berörda medlemsstatens lagstiftning, om detta inträffar tidigare.
4. Nationella lagar eller andra författningar kan begränsa redarens ansvar för att betala lön helt eller delvis för en sjöman 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 sjömans sida, och
- c) sjukdom eller svaghet som avsiktligt hemlighålls när anställningen påbörjas.
6. Nationella lagar eller andra författningar kan befria redaren från ansvar för att betala sjukvård, kost och logi samt begravningskostnader i den utsträckning offentliga myndigheter påtar sig sådant ansvar.
7. Redare eller deras representanter ska skydda egendom som sjuka, skadade eller avlidna sjömän lämnat efter sig ombord och återlämna den till dem eller deras anhöriga.

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

1. Varje medlemsstat ska se till att sjömän på fartyg som för dess flagg är skyddade till sin hälsa i arbetet och att de bor, arbetar och utbildas ombord i en säker och hygienisk miljö.
2. Varje medlemsstat ska utarbeta och utfärda nationella anvisningar för hantering av hälsa och säkerhet i arbetet på fartyg som för dess flagg, efter samråd med representativa redar- och sjömansorganisationer och med beaktande av gällande koder, anvisningar och normer som rekommenderas av internationella organisationer, nationella förvaltningar och sjöfartsnäringens organisationer.
3. Varje medlemsstat ska med beaktande av relevanta internationella instrument anta lagar och andra författningar rörande de förhållanden som anges i detta avtal och fastställa normer för att skydda hälsa och säkerhet i arbetet och förebygga olyckor på fartyg som för dess flagg.

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

1. De lagar och andra författningar som ska antas enligt regel 4.3 punkt 3 ska ta upp bland annat följande punkter:
 - a) Antagande och effektivt genomförande och främjande av riktlinjer och program för att skydda hälsa och säkerhet i arbetet på fartyg som för medlemsstatens flagg, med utvärdering av risker samt utbildning och instruktion för sjömän.
 - b) Ombordprogram för att förebygga olyckor, skador och sjukdomar i arbetet och för att ständigt förbättra skyddet av säkerheten och hälsan i arbetet, under medverkan av representanter för sjömännen och alla andra som deltar i tillämpningen och med beaktande av förebyggande åtgärder, inklusive teknik- och konstruktionslösningar, utbyte av processer och rutiner för gemensamma och individuella arbetsuppgifter samt användning av personlig skyddsutrustning.
 - c) Krav på inspektion, rapportering och avhjälpande av riskmoment och på utredning och rapportering av olyckor i arbetet ombord.
2. Reglerna i punkt 1 i denna standard ska
 - a) beakta relevanta internationella instrument som rör skydd av hälsa och säkerhet i arbetet i allmänhet och särskilda risker, och inriktas på alla frågor som är av betydelse för att förebygga olyckor, skador och sjukdomar i arbetet som kan hänföras till sjömännens arbete, och särskilt sådana som är specifika för arbete till sjöss,
 - b) ange de uppgifter som befälhavaren och/eller en person utsedd av denne har när det gäller att särskilt ansvara för att fartygets riktlinjer och handlingsprogram för hälsa och säkerhet i arbetet tillämpas, och
 - c) ange befogenheter för besättningsmedlemmar som utsetts eller valts till skyddsombud att delta i möten med fartygets skyddskommitté. En sådan kommitté ska finnas på alla fartyg som har en besättning på minst fem personer.
3. De lagar och andra författningar som avses i regel 4.3 punkt 3 ska ses över regelbundet i samråd med representanter för redar- och sjömansorganisationer och vid behov revideras med hänsyn till ny teknik och forskning för att främja en kontinuerlig förbättring av riktlinjer och handlingsprogram för hälsa och säkerhet på arbetsplatsen och för att skapa en säker arbetsmiljö för sjömän på fartyg som för medlemsstatens flagg.
4. När kraven i gällande internationella instrument om acceptabla risknivåer i arbetet ombord på fartyg och om utveckling och genomförande av riktlinjer och program för hälsa och säkerhet ombord efterlevs, ska kraven i detta avtal anses vara uppfyllda.
5. Den behöriga myndigheten ska se till
 - a) att olycksfall i arbetet, skador och sjukdomar rapporteras på lämpligt sätt,
 - b) att fullständig statistik över sådana olyckor och sjukdomar förs, analyseras, offentliggörs och, där så är lämpligt, följs upp med forskning om allmänna tendenser och påvisade risker, och
 - c) att olycksfall i arbetet utreds.
6. Rapportering och utredning av ärenden som rör hälsa och säkerhet i arbetet ska göras på ett sådant sätt att sjömännens personuppgifter skyddas.
7. Den behöriga myndigheten ska samarbeta med redar- och sjömansorganisationer så att alla sjömännen får kännedom om de särskilda risker som finns på fartyg, exempelvis genom att officiella meddelanden med relevanta instruktioner anslås.

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

Regel 4.4 – Tillgång till landbaserade välfärdsinrättningar

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

Standard A4.4 – Tillgång till landbaserade välfärdsinrättningar

1. Varje medlemsstat ska, om välfärdsinrättningar finns på dess territorium, kräva att alla sjömän har tillgång till dem, oberoende av nationalitet, ras, hudfärg, kön, religion, politisk åsikt eller socialt ursprung, och oberoende av flaggstaten för det fartyg på vilket de är anställda eller sysselsatta eller arbetar.
2. Varje medlemsstat ska främja utbyggnad av välfärdsinrättningar i lämpliga hamnar i landet och, efter samråd med berörda redar- och sjömansorganisationer, fastställa vilka hamnar som ska anses vara lämpliga.
3. Varje medlemsstat ska främja inrättande av välfärdsråd som regelbundet ska se över välfärdsinrättningar och tjänster så att de är lämpliga med hänsyn till förändringar i sjömännens behov som följer av sjöfartsnäringens tekniska utveckling, ändrad drift och andra förhållanden.

AVDELNING 5

EFTERLEVNAD OCH VERKSTÄLLIGHET

Regel 5.1.5 – Rutiner för klagomål ombord

1. Varje medlemsstat ska kräva att fartyg som för dess flagg har rutiner ombord för en rättvis, effektiv och snabb behandling av klagomål från sjömän över påstådd överträdelse av kraven i konventionen (bland annat sjömännens rättigheter).
2. Varje medlemsstat ska förbjuda och beivra varje form av bestraffning av sjömän som lämnar in klagomål.
3. Föreskrifterna i denna regel ska inte påverka en sjömans rätt att söka rättelse genom de rättsliga medel han anser lämpliga.

Standard A5.1.5 – Rutiner för klagomål ombord

1. Utan att det påverkar tillämpningen av den större räckvidd som nationella lagar, andra författningar eller kollektivavtal kan ge, får sjömännen utnyttja rutinerna ombord för att framföra klagomål i alla fall som påstås utgöra en överträdelse av kraven i konventionen (bland annat sjömännens rättigheter).
2. Varje medlemsstat ska i sina lagar eller andra författningar ha lämpliga rutiner för klagomål ombord för att uppfylla kraven i regel 5.1.5. Sådana rutiner ska eftersträva att finna lösningar på lägsta möjliga nivå. Emellertid ska klaganden ha rätt att framföra sina klagomål direkt till befälhavaren och, om så bedöms nödvändigt, till utomstående myndigheter.
3. Rutiner för klagomål ombord ska innefatta rätt för sjömännen att låta sig biträdas eller representeras under förfarandet, samt skydda mot möjlig bestraffning av sjömännen för att de framfört klagomål. Termen "besträffning" avser varje motåtgärd från någon person med avseende på en fartygsanställd som framfört ett klagomål och det inte uppenbart gjorts av okynne eller illvilja.
4. Förutom en kopia av sjömännens anställningsavtal ska alla sjömän få en kopia av de rutiner för klagomål ombord som gäller på fartyget. Detta ska innefatta kontaktinformation för den behöriga myndigheten i flaggstaten och, om det inte är samma, 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.

SLUTBESTÄMMELSER

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

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

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

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

Detta avtal ska inte påverka lagar, bruk eller avtal som tillförsäkrar de berörda sjömännen bättre villkor. Detta avtal påverkar till exempel inte rådets direktiv 89/391/EEG om åtgärder för att främja förbättringar av arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet, rådets direktiv 92/29/EEG om minimikrav avseende säkerhet och hälsa för förbättrad medicinsk behandling ombord på fartyg eller rådets direktiv 1999/63/EG om det avtal om arbetstidens organisation för sjömän som ingåtts av European Community Shipowners' Association (ESCA) och Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST) (som ska ändras i enlighet med bilaga A till detta avtal).

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

EUROPEAN TRANSPORT WORKERS' FEDERATION (ETF)

EUROPEAN COMMUNITY SHIPOWNERS' ASSOCIATIONS (ECSA)

ORDFÖRANDEN FÖR DIALOGKOMMITTÉN FÖR SJÖTRANSPORTBRANSCHEN

BRYSSEL DEN 19 MAJ 2008.

BILAGA A

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

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

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

1. Klausul 1

En ny punkt 3 ska införas:

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

2. Klausul 2 c

Klausul 2 c ska ersättas med följande:

"c) 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 ersättas med följande:

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

4. Klausul 6

Klausul 6 ska ersättas med följande:

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

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

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

b) tjänstens specifika art eller ett erkänt utbildningsprogram kräver att den sjöman som undantaget omfattar tjänstgör på natten och myndigheten efter samråd med berörda redar- och sjömansorganisationer konstaterar att arbetet inte kommer att skada personalens hälsa eller välbefinnande.

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

5. Klausul 13

Klausul 13.1 första meningen ska ersättas med följande:

- ”1. Sjömän ska inte arbeta på ett fartyg om de inte har intyg på att de är medicinskt lämpliga att utföra sina uppgifter.
2. Undantag kan medges endast i de fall som anges i detta avtal.
3. Den behöriga myndigheten ska kräva att sjömännen, innan arbete på ett fartyg påbörjas, innehar ett giltigt läkarintyg som intygar att de är medicinskt lämpliga att utföra sina uppgifter till sjöss.
4. För att säkerställa att läkarintyg ger en korrekt bild av sjömännens hälsotillstånd ska den behöriga myndigheten, mot bakgrund av de uppgifter personalen ska utföra, efter samråd med berörda redar- och sjömansorganisationer och med vederbörlig hänsyn till gällande internationella anvisningar, föreskriva hur läkarundersökning och läkarintyg ska utformas.
5. Detta avtal ska inte påverka tillämpningen av den internationella konventionen om normer för sjömäns utbildning, certifiering och vakthållning, 1978, med ändringar (STCW-konventionen). Den behöriga myndigheten ska godta ett läkarintyg som utfärdats enligt kraven i STCW som ett intyg enligt punkterna 1 och 2 i denna klausul. När det gäller sjömän som inte omfattas av STCW ska ett läkarintyg som i huvudsak uppfyller dessa krav likaså godkännas.
6. Läkarintyget ska vara utfärdat av en kompetent legitimerad läkare eller, när det endast gäller ett intyg från en synundersökning, av en person som den behöriga myndigheten godkänt som behörig att utfärda ett sådant intyg. Läkare som genomför läkarundersökningar måste vara helt oberoende i sina yrkesmässiga bedömningar.
7. Sjömän som har vägrats intyg eller har nedsatt arbetsförmåga, särskilt när det gäller arbetstid, arbetsfält eller geografiskt område, ska kunna få ytterligare en undersökning gjord hos en annan oberoende legitimerad läkare eller en oberoende medicinsk skiljedomare.
8. Varje läkarintyg ska särskilt ange att den berörda personen
 - a) har en tillfredsställande hörsel och syn, vilket även ska avse färgseendet när det gäller en person som ska arbeta i funktioner där lämpligheten för det arbete som ska utföras kan påverkas av brister i färgseendet, och
 - b) inte lider av något medicinskt tillstånd som kan komma att förvärras av tjänstgöring till sjöss, göra vederbörande olämplig för sådan tjänstgöring eller äventyra andra ombordvarandes hälsa.
9. Om inte en kortare period krävs med hänsyn till de speciella arbetsuppgifter som personen ska utföra, eller krävs enligt STCW
 - a) ska ett läkarintyg gälla högst två år, förutom för en sjöman som inte fyllt 18 år, då den längsta giltighetstiden ska vara ett år,
 - b) ska ett intyg om färgseende gälla högst sex år.

10. I trängande fall får den behöriga myndigheten medge att en person arbetar utan giltigt läkarintyg till nästa 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 utgånget 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 sjömän som arbetar på fartyg som normalt går i internationell sjöfart måste som ett minimum utfärdas på engelska.”

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

6. Klausul 16

Den första meningen ska ersättas med följande:

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